Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Всесоюзная Коммунистическая Партия (больш.).

ПРАВДА

Орган Центрального Комитета и МК ВКП(б).

№ 228 (7913) | 18 августа 1939 г., пятница | ЦЕНА 10 КОП.

Сегодня весь Советский Союз празднует День авиации.

Слава любимцам народа—замечательным советским летчикам, героическим соколам сталинской авиации!

Привет славной армии рабочих, инженеров и техников авиационной промышленности—строителям могучих советских самолетов!



Рисунок художников: Героя Советского Союза Юмашева, Дени и Долгорукова.

Слава сталинским соколам!

Сегодня трудящиеся нашей страны празднуют День авиации. Миллионы советских людей придут в этот день на зеленые аэродромы и летные площадки, придут с теплым словом любви и привета гордым сталинским соколам — нашим славным летчикам.

День авиации, ставший традиционным праздником, — *это яркая демонстрация* успехов советской культуры, науки и техники, демонстрация теснейшего единения советского народа со своими вооруженными силами.

Советский народ любит свою авиацию особенной любовью. Он видит в ней воплощение своих побед, могучего, надежного защитника страны социализма. Совсем еще недавно у нас не было авиационной промышленности. Волею партии Ленина—Сталина эта промышленность создана. Партия вырастила и воспитала непобедимое крылатое *племя* — советских летчиков, слава о которых гремит по всему миру. Кто силен в воздухе — тот непобедим. Советская авиация прочно завоевала воздушные просторы, под сенью ее крыльев радостен и безопасен мирный труд советских людей — строителей коммунизма.

Год от году, месяц от месяца все выше и выше летают советские самолеты, все новые и новые дали открываются перед ними. «Летать быстрее, выше и дальше всех» — вот девиз советских летчиков, вот над чем упорно работает наша авиация. С огромнейшим удовлетворением встретили трудящиеся нашей родины речь товарища Ворошилова на XVIII с'езде партии о росте могущества Красной Армии и Военно-Морского Флота. Наши военно-воздушные силы целиком и полностью отвечают задачам обороны СССР.

«Если в 1934 году,— говорил товарищ Ворошилов,— весь наш воздушный флот мог поднять за один вылет 2.000 тонн авиабомб, то в настоящий момент он поднимает уже на 208 процентов больше; другими словами, одновременный бомбовый залп увеличился в три раза. Эта масса разящего металла, способного перемещаться на огромные расстояния, может быть неплохой советской смирительной рубахой *для охваченных бредовыми идеями* агрессоров, если они в безумном порыве полезут на землю Советов».

Этим словам бурно рукоплескал весь народ.

Советская авиация готова в любой момент, по первому зову партии и правительства обрушиться всей своей ударной силой на тех, кто, потеряв разум, осмелится потревожить наш мирный труд. Беспощадный разгром и уничтожение ожидают врага! Бомбовые залпы наших самолетов у озера Хасан, подымавшие на воздух вражеские укрепления, рвавшие на куски японские батареи, смертоносные удары, нанесенные монголо-советской авиацией зарвавшимся самураям, служат грозным предостережением всем агрессорам.

Советская земля священна и неприкосновенна! Подступы к ней защищены крепко и надежно: с воздуха, с суши, с моря. Сокрушительным ударом ответит советская страна на любую провокацию врагов!

Военно-Воздушный Флот использует День авиации для дальнейшего усиления своей боевой и политической подготовки. Молодые советские летчики успешно овладевают рекордами Героев Советского Союза. Свои знания, умение, мастерство Герои Советского Союза передают растущим молодым соколам. Точное бомбометание с больших высот, дальние полеты целыми эскадрильями—вот плоды неустанного развития авиационной техники и летного мастерства. Задача в том, чтобы непрерывно совершенствовать это искусство, повышать культуру и знания молодых летчиков, итти от одного успеха к другому.

Велика и ответственна в нашей стране роль гражданской авиации. Общая протяженность действующих воздушных путей Советского Союза составляет 116.000 километров — больше чем в какой-либо другой *стране мира. Гражданская авиация* — это могучее средство связи, неоценимое орудие культуры. Она уже проникла в самые отдаленные уголки страны и пользуется заслуженной популярностью. Дело за тем, чтобы в добавление к совершенным скоростным машинам, которыми успешно вооружается гражданская авиация, поднять техническое оборудование воздушных магистралей, расширить и улучшить наземные сооружения. Эта директива XVIII с'езда партии должна лечь в основу всей деятельности гражданской *авиации*, за ее *выполнение необходимо* развернуть большевистскую борьбу. Надо также резко улучшить обслуживание пассажиров воздушных линий, добиться образцовой организации авиаперевозок.

День авиации—любимый праздник всей советской молодежи. Мужество и отвага летчиков милы сердцам советских юношей и девушек, мечтающих о героических делах. Мы можем гордиться тем, что в сегодняшних воздушных парадах крупнейшее место займут выступления молодых летчиков-безотрывников, получивших воспитание и подготовку в аэроклубах.

Наша задача—всячески укреплять аэроклубы, повышать в их строительстве роль комсомола. Аэроклубы должны на деле стать могучими *пропагандистами советской* авиации, серьезными распространителями авиационных знаний. Здесь должны коваться кадры будущих авиаторов, знающих свою военную специальность. Очередные призывы в Красную Армию ярко рисуют значение такой подготовки. Среди призываемой молодежи с каждым годом все больше и больше пилотов, авиатехников, парашютистов. Это кадры, которые надо беречь и правильно воспитывать.

Сила и могущество советской авиации прежде всего в ее людях — бойцах, *командирах и комиссарах*,—смелых, бесстрашных, беспредельно преданных партии Ленина — Сталина. Советская авиация — любимое детище товарища Сталина. Велика и *трогательна сталинская забота* о летчиках. Велика и трогательна любовь летчиков к товарищу Сталину.

Валерий Павлович Чкалов, чей светлый образ никогда не сотрется из памяти советского народа, выразил эти чувства яркими и волнующими словами:

«Он — наш отец. Летчики Советского Союза называют советскую авиацию сталинской авиацией. Он нас учит, воспитывает, как дорогих сердцу детей, предупреждает от рискованных шагов, наставляет на верный путь, радуется успехам нашим, и *мы, советские пилоты, ежедневно* чувствуем на себе любящие, внимательные, отеческие его глаза. Он — наш отец. Гордый родитель находит задушевные, ласковые и величественные слова любви для своих сыновей. Сталин назвал летчиков соколами. Он отправляет своих соколов в полет, и, где бы они ни реяли, он следит за ними и по возвращении обнимает, прижимает к любящему сердцу».

С именем Сталина в сердцах творили наши летчики свои замечательные перелеты, это имя *вдохновляло их и вдохновляет* в героических схватках с врагами. За Сталина, за родину, за коммунизм! — вот клич, об'единяющий весь советский народ в его исторической борьбе.

ВСТРЕЧА ДНЯ АВИАЦИИ

В ПАРКАХ И САДАХ СТОЛИЦЫ

В Сокольническом парке культуры и отдыха вчера состоялся вечер железнодорожников Московского узла, посвященный Дню авиации. С докладом выступил майор тов. Егоров. О достижениях советской авиации рассказал собравшимся штурман легендарного самолета «Москва» тов. Гордиенко.

В саду культуры и отдыха имени Баумана вчера утром было детское гулянье, посвященное Дню авиации. Интересно прошли соревнования на лучший плакат, изготовленный детьми.

Вечером в саду состоялась встреча трудящихся Бауманского района с работниками *авиационных заводов и экскурсантами* Всесоюзной сельскохозяйственной выставки.

АВИАЦИОННЫЙ ПРАЗДНИК В ХАБАРОВСКЕ

ХАБАРОВСК, 17 августа. (**Корр. «Правды»**). Сегодня в Зеленом театре Хабаровска состоялось собрание молодежи, посвященное Дню авиации. Присутствовало две тысячи человек.

С большим интересом молодежь выслушала доклад о силе и мощи советской авиации. Докладчик — командующий военно-воздушными силами Второй Отдельной Краснознаменной армии комдив тов. Жигарев рассказал, как сказочно выросла авиация Красной Армии на Дальнем Востоке, привел примеры отваги, бесстрашия и летного искусства советских летчиков в боях в районе озера Хасан.

Собрание единодушно приняло текст приветствия товарищу Сталину.

Утром 18 августа на Матвеевском аэродроме, под Хабаровском, начнется большой авиационный праздник. Ожидается приезд свыше 50 тысяч гостей из города и окрестных колхозов.

Пройдено 10.217 километров

Велосипедисты-хасановцы прибыли в Москву

Вчера прибыли в Москву отважные велосипедисты - хасановцы, завершающие грандиозный велопробег по маршруту сопка Заозерная — Западная граница протяжением в 11.200 километров.

Встречать участников велопробега выехали вчера днем представители МК ВЛКСМ, Всесоюзного и Московского комитетов по делам физкультуры и спорта, большая колонна велосипедистов «Динамо», ЦДКА, «Локомотива» и других обществ, много физкультурников столицы.

В 17 часов на десятом километре шоссе Энтузиастов показались хасановцы. Низко пригнувшись к рулям машин, они быстро приближались к месту встречи, разукрашенному *флагами и цветами. Впереди ехал* командор пробега тов. Тимохов, за ним следовали тт. Кошелев, Баканов, Гоголев.

Собравшиеся встретили приближавшуюся четверку аплодисментами и приветственными возгласами.

На улицах и площадях москвичи сразу же узнавали смелых физкультурников, проделавших огромный путь на велосипедах, и радостно приветствовали их.

На стадионе «Динамо» в это время шел футбольный матч. Когда гонщики во время перерыва матча выехали на беговую дорожку, окружающую футбольное поле, десятки тысяч зрителей встретили их овацией.

Начался митинг. От имени молодежи столицы велосипедистов приветствовал секретарь МК и МГК ВЛКСМ тов. Пегов. Известные мастера спорта преподнесли славным дальневосточникам букеты цветов.

С ответным словом выступил тов. Тимохов.

— За 79 *дней мы прошли* 10.217 *километров*,— сказал он.— На 10 дней раньше намеченного срока мы доставили в красную столицу рапорт товарищу Сталину от молодежи Хабаровска о ее мобилизационной готовности. От края до края нашей великой родины мы несем знамя советской физкультуры, демонстрируем мощь, силу и выдержку воспитанников партии Ленина — Сталина и ленинского комсомола.

Сегодня участники велопробега будут присутствовать на воздушном параде в Тушине. Несколько дней они проведут в Москве, затем снова стартуют по своему маршруту к Западной границе.

ЗА 12 ДНЕЙ — 4.805 МИЛЛИОНОВ РУБЛЕЙ

Государственный заем Третьей Пятилетки (выпуск второго года) размещен по РСФСР в течение 12 дней на сумму в 4.805.300 тысяч рублей. Это на 780,2 миллиона рублей превышает прошлогоднюю подписку на заем.

При размещении займа *отлично* работали финорганы и сберегательные кассы Москвы, Ленинграда, Смоленской и Московской областей, Крымской и Калмыцкой АССР. Приказом по Народному комиссариату финансов РСФСР отпущены средства для премирования особо отличившихся работников этих *организаций*. (ТАСС).

ЮБИЛЕЙНЫЙ ПЛЕНУМ СОЮЗА СОВЕТСКИХ ПИСАТЕЛЕЙ

Президиум правления союза советских писателей вынес решение о созыве 15 сентября этого года в городе Ереване юбилейного пленума, посвященного празднованию 1.000-летнего юбилея армянского народного эпоса «Давид Сасунский».

Доклады о великом эпическом произведении армянского народа, о поэтике и образах «Давида Сасунского», о месте этого памятника в эпосе народов СССР и мировом эпосе сделают тт. Абов (Армения), Демирчан, академики Соколов и Орбели. Содокладчиками выступят писатели братских республик.

БУИНСКАЯ СЛАНЦЕВАЯ ШАХТА

ЧЕБОКСАРЫ, 17 августа. (**По телеграфу**). Вчера комиссия Наркомата топливной промышленности приняла в строй действующих предприятий Буинскую сланцевую шахту. Производственная мощность—150 тысяч тонн в год. (**«Красная Чувашия»**).

ВЧЕРА НА ВЫСТАВКЕ

80-летний акын Казахстана Байганин Нурпеис (колхоз «Красный пахарь», Актюбинской области) долго ходил по павильону Казахской республики. Потом он присел отдохнуть в саду. Его окружали русские, туркмены, казахи... Акын взглянул вокруг, погладил уже совсем белую бороду и сказал:

— *Раньше муллы рассказывали о каком-то рае*. Сегодня я увидел здесь настоящий рай.

Потом акын пел. Песня лилась долго и плавно, ее слушало много людей, и хотя мало кто знал язык поэта, все понимали, что пел он о великой стране, о народе, о чудесной выставке, где все сказочно и хорошо, о великом вожде Сталине...

Делегация казахов пригласила поэта пойти с ними в конференц-зал управления выставки.

Здесь встретились, чтобы обменяться впечатлениями о выставке, экскурсанты от различных областей Казахстана.

Первым на трибуну взошел звеньевой колхоза «Жана Турмос» орденоносец тов. Шаханов.

— Раньше, — говорит оратор,—рекордные цифры урожая пшеницы для Казахстана были 5—6 центнеров с одного гектара, мое *же звено сняло по* 20 *центнеров*. Хлопка раньше больше 20 центнеров с гектара не получали, моя бригада собрала 40 центнеров. Но я говорю здесь, что сниму 60 центнеров, и добьюсь участия на выставке в 1940 году.

Орденоносец тов. Журба из Федоровского района, Кустанайской области, проиллюстрировал на ярких примерах зажиточную жизнь колхозников Казахстана.

Работник овцеводческого совхоза № 500 тов. Копцев приводит ряд интереснейших фактов и цифр, которые показывают огромный рост животноводства в Казахстане. До революции там преобладало поголовье грубошерстных курдючных овец. Настриг шерсти с одной такой овцы не превышал 1—2 *килограммов. Сейчас совершенно* изменился состав поголовья овец. Широко стало развиваться тонкорунное овцеводство.

— Наш совхоз,— говорит тов. Копцев,— организован в 1932 году. В первое время настриг шерсти с одной овцы достигал только 2,15 килограмма, сейчас в среднем каждая овца дает 3½ килограмма чистой шерсти.

Совещание приняло обращение ко всем *колхозникам, рабочим* МТС *и совхозов* Казахстана, в котором призывает их добиться участия на выставке в 1940 году.

Вчера в павильонах и на опытных участках *выставки начала работать делегация* Белорусской Академии наук. 15 научных работников под руководством президента Академии наук БССР академика тов. К. В. Горева приехали изучить опыт передовиков сельского хозяйства с тем, чтобы их достижения сделать достоянием колхозников Белоруссии.

Во многих павильонах вчера можно было встретить летчиков Гражданского воздушного флота, работающих в сельском хозяйстве. Среди них — участник выставки инженер Сазонов. Он один из первых начал борьбу с сельскохозяйственными вредителями с помощью авиации. Сегодня 12 летчиков будут проводить беседы с участниками выставки о роли авиации в *сельском хозяйстве*.

Центральным событием вчерашнего дня была встреча летчиков с колхозниками— участниками и экскурсантами выставки. К 5 часам вечера *зал Большого* кинотеатра был полон. Старший инспектор Управления Гражданского воздушного флота капитан М. П. Дедов рассказал колхозникам о росте техники и могущества советской авиации. Бурной овацией была встречена знаменитая летчица. Герой Советского Союза Валентина Гризодубова. Несколько сот посетителей выставки с большим вниманием слушали ее выступление. Это была простая, задушевная беседа.

Тов. Гризодубова говорила о том, какое большое внимание уделяет авиации товарищ Сталин, как он с отцовской заботливостью выращивает отважных летчиков. Затем тов. Гризодубова отвечала на вопросы колхозников. Она рассказала о *героическом перелете трех летчиц-героинь* из Москвы на Дальний Восток.

В заключение встречи от имени участников выставки выступил тов. А. З. Турбин. Он горячо поблагодарил тов. Гризодубову и присутствовавших летчиков за теплую, дружескую беседу.

Вручение орденов и медалей Союза ССР

Вчера, 17 августа, Председатель Президиума *Верховного Совета СССР тов.* М. И. Калинин вручил ордена и медали награжденным.

За образцовую стахановскую работу, перевыполнение плана и успешное освоение новых машин орден Ленина получает коллектив завода «Свет шахтера» через представителей т.т. Лактионова Ф. М., Мосенцева А. А., Страха А. С. и Филатова В. Я.

Далее награды получают за образцовое выполнение боевых заданий, за доблесть и мужество, проявленные при обороне района озера Хасан: младшие командиры т.т. Алеков А. Е., Воловиков П. К., красноармейцы: т.т. Кабиров Касым, Максимов Б. Н. и многие другие товарищи.

Ордена и медали вручаются большой группе особо отличившихся работников Центрального Управления народнохозяйственного учета Госплана СССР. Среди награжденных — профессор статистики, заведующий кафедрой статистики Сельскохозяйственной академии имени Тимирязева т. Немчинов В. С., начальник Центрального Управления народнохозяйственного учета Госплана СССР т. Саутин И. В., профессор статистики, заместитель начальника Бюро Всесоюзной переписи населения *ЦУНХУ Госплана* СССР т. Старовский В. Н. и другие товарищи.

За выдающиеся успехи в деле школьного обучения и советского воспитания *детей в сельских школах*, за отличную постановку учебной работы и активное участие в общественной жизни в деревне ордена и медали получают: учитель Никольской неполной средней школы Свердловского района, Орловской области, т. Аксенов Т. А., учительница начальной школы Чиракчинского района, Бухарской области Узбекской ССР, т. Ахмедова Сахиба и другие.

Кроме того, ордена и медали вручены ряду хозяйственных и военных работников.

—От имени награжденных выступили т.т. Мосенцев А. А., Саутин И. В., Жатов И. В., Аксенов Т. А., Латунова и Борисов В. Г.

После вручения орденов и медалей тов. М. И. Калинин тепло приветствовал награжденных товарищей и пожелал им новых успехов в их дальнейшей работе.

(ТАСС).

СТАЛИНСКАЯ АВИАЦИЯ

Сегодня вся наша великая страна празднует День авиации. К этому всенародному празднику советский воздушный флот приходит сплоченной, могучей силой, с крупнейшими достижениями.

За годы сталинских пятилеток наша авиация выросла и стала непобедимой. Конструктора, авиастроители, летчики, все трудящиеся нашей страны с успехом поработали над тем, чтобы советские самолеты были лучшими в мире, летали дальше, выше и быстрее всех. Центральный Комитет ВКП(б) и советское правительство, не покладая рук, работали и работают над укреплением отечественной авиапромышленности и военно-воздушных сил. Товарищи Сталин, Молотов, Ворошилов повседневно занимались и занимаются вопросами развития нашей авиации.

Грандиозная работа по строительству воздушного флота дала замечательные результаты. Трудящиеся Советского Союза отлично знают силу и мощь своей авиации. Успехи нашего воздушного флота признаны во всем мире. Крупнейшие специалисты и военные деятели капиталистических стран считают воздушную армию СССР самой крупной, самой оснащенной, самой современной.

Отличные качества советских самолетов, отвага и умение летчиков были неоднократно проверены на практике, во время различных перелетов, и в боевой обстановке. В прошлом году советские бомбардировщики дали поучительный урок японским провокаторам войны, посмевшим посягнуть на неприкосновенность границ нашей родины. Бомбовым огнем японские укрепления были буквально подняты в воздух. А ведь в боях у озера Хасан участвовала лишь незначительная часть авиационных сил Советского Дальнего Востока! Нетрудно себе представить, что будет с противником, если в бой ринется вся неисчислимая воздушная армада советской земли!

Весьма убедительно рассказывают о достоинствах советской авиации лаконичные сводки штаба монголо-советских войск о боях с японцами на границе далекой Монгольской Народной Республики. Происходящие там воздушные сражения неуклонно заканчиваются поражением, разгромом японской авиации. Убыль японских самолетов оказалась столь велика, что «доблестным» самураям пришлось собирать машины со всей Манчжурии. Однако, судя по всему, и этого фонда скоро окажется недостаточно...

Авиационная промышленность в нашей стране создана только при советской власти. Царская Россия не имела своих самолетостроительных заводов. Было лишь несколько предприятий, занимавшихся сборкой машин, закупаемых за границей. Лишь в годы империалистической войны Россия получила на вооружение первый самолет отечественной конструкции «Илья Муромец». Но производство велось кустарно, и самолетный парк был весьма немногочисленный.

После Великой Октябрьской социалистической революции наш воздушный флот состоял из нескольких десятков изношенных машин, заслуженно считавшихся «летающими гробами». Однако и на этих дряхлых самолетах советские летчики успешно били белогвардейцев и интервентов, вооруженных первоклассной по тому времени авиационной техникой.

Шли годы. Восстановив разрушенное хозяйство страны, партия и правительство начали создавать мощную советскую индустрию. Одним из важнейших мероприятий было создание авиационной промышленности. Первые наши самолеты, по сути дела, являлись копией заграничных конструкций. Но мы учились и учились быстро. В сравнительно короткий срок ученики догнали учителей.

Выступая в 1933 году на об'единенном Пленуме ЦК ВКП(б) и ЦКК, товарищ Сталин сказал, подводя итоги первой пятилетки: «У нас не было авиационной промышленности. У нас она есть теперь». С той поры прошло шесть лет. За эти годы наша авиационная индустрия выросла многократно не только количественно, но и качественно. В стране созданы крупные авиационные предприятия, оборудованные по последнему слову техники и науки. Эти заводы дают Красной Армии самолеты, летно-тактические данные которых удовлетворяют самым придирчивым требованиям наших военных специалистов.

Скорость, дальность, высота — вот основа, определяющая ценность современного самолета. Это относится ко всем видам авиации, ко всем самолетам, независимо от их назначения. Но естественно, что эти требования наиболее применимы к военно-воздушному флоту. В воздушном бою, при прочих равных условиях, победителем окажется тот, чей самолет летает быстрее и выше. В бомбардировочной авиации преимущество будет на стороне того, чьи самолеты летают не только быстрее и выше, но и дальше других. Немалое значение, конечно, имеет и грузопод'емность машины, то-есть то количество груза (например, бомб), которое она может поднять в воздух.

Наша отечественная авиапромышленность выпустила немало машин, которыми мы можем по праву гордиться. Советские истребители, бомбардировщики, разведчики могут с успехом состязаться (и состязались уже) с лучшими образцами авиационной продукции передовых капиталистических стран. Наши конструктора — депутаты Верховного Совета СССР орденоносцы С. В. Ильюшин и Н. П. Поликарпов, талантливые инженеры-орденоносцы А. А. Архангельский, А. С. Яковлев, П. О. Сухой и другие создали немало превосходных самолетов. Их скорость очень значительна, дальность полета весьма убедительна, потолок отличный, вооружение и грузопод'емность вполне удовлетворительны. Достаточно сказать, что наши бомбардировщики летают со скоростью иных заграничных истребителей.

Такие самолеты имеются у нас не единицами, а строятся и выпускаются большими сериями. Это не значит, конечно, что мы удовлетворены достигнутым и не совершенствуем нашу продукцию. Нет, мы изо дня в день повышаем ее качества, усиливаем боевые свойства самолетов, создаем новые конструкции, образцы которых, к слову сказать, москвичи сегодня увидят на авиационном празднике в Тушино.

В своей речи на XVIII с'езде ВКП(б) народный комиссар обороны маршал Советского Союза товарищ К. Е. Ворошилов очень конкретно говорил о показателях, определяющих боевую силу советской авиации. За последние пять лет наш самолетный парк увеличился больше чем в два раза, мощность моторов возросла на 213 процентов, повысилась ударная сила авиации. Удельный вес тяжелых бомбардировщиков увеличился, и они стали летать почти вдвое быстрее и дальше, чем летали раньше; удельный вес истребителей увеличился в два с половиной раза, они стали летать много быстрее и много выше. Мы имеем истребители и бомбардировщики со скоростями, далеко перевалившими за 500 километров в час, свободно летающие в стратосфере.

Военный самолет имеет вполне определенное назначение. Поэтому огромную роль играет его вооружение, оснащенность средствами нападения и защиты (пулеметами, пушками, бомбами). За эти годы на вооружение воздушных сил поступили самые совершенные и быстродействующие пулеметы, отличные скорострельные пушки, бомбы огромной разрушительной силы. За пять лет одновременный бомбовой залп нашей военной авиации увеличился в три раза.

«Эта масса разящего металла, способного перемещаться на огромные расстояния, может быть неплохой советской смирительной рубахой для охваченных бредовыми идеями агрессоров, если они в безумном порыве полезут на землю советов», — сказал товарищ Ворошилов.

И по всем другим показателям, характеризующим ударную силу, летно-тактические данные авиации, боевую подготовку летных кадров, мы имеем такой же стремительный рост, свидетельствующий о непрерывном прогрессе военно-воздушного флота СССР.

Исключительная роль в создании и развитии отечественной авиационной промышленности принадлежит товарищу Сталину. Заглядывая далеко вперед, он определил генеральную линию развития советской авиации, пути, по которым оно должно итти. Он направил внимание конструкторов на решающие задачи, конкретизируя свои указания по отдельным видам — бомбардировщикам, истребителям, легким самолетам.

Большое внимание товарищ Сталин уделяет организации самого производства на авиационных заводах. Он горячий сторонник механизации труда, производственной культуры, чистоты отделки самолетов. Часто повторяя, что в авиации не существует мелочей, он и нас, и производственников учит работать так, чтобы на всех участках дело шло хорошо, чтобы нигде ничего не заедало, чтобы все было сделано добротно, надежно, современно. Пристально следя за развитием авиационной промышленности в Европе и Америке, товарищ Сталин учит нас не зазнаваться, указывает на то, что мы можем взять из зарубежного опыта.

Не раз мы убеждались, как глубоки познания товарища Сталина в авиации. Я вспоминаю его приезд на один из московских аэродромов в 1932 году. Мы летали тогда на истребителях последнего выпуска и восхищались их летными достоинствами, а товарищ Сталин посмотрел и сказал, что скорость их маловата. Мы были поражены. Конструктора сначала растерялись, а потом засели за работу. Через полтора года я сам проводил испытания серийного самолета, летавшего со скоростью значительно выше 400 километров.

Подобные указания товарищ Сталин давал не от случая к случаю, а систематически, повседневно направляя развитие нашей авиационной промышленности. Товарищ Сталин ценит опыт конструкторов, летчиков, всех работников авиации. И часто в Кремле, при непосредственном участии товарища Сталина, устраиваются совещания, посвященные авиационному строительству. Они носят очень конкретный характер. Выступления товарища Сталина на этих совещаниях всегда четки, ясны и значительны.

Современная авиационная техника — техника больших скоростей и сложного хозяйства — требует отлично подготовленных людей, идущих в ногу с этой техникой, умеющих ею владеть в совершенстве. Насыщение авиации новыми типами самолетов требует, чтобы летным мастерством владели не единицы, а массы летчиков.

Грош цена будет всем чудесным самолетам, если на них не может летать рядовой пилот. Это значит, что самолеты лишатся всей своей боевой силы, будут стоять в ангарах. Пилот современного боевого самолета должен безукоризненно знать машину до последнего винтика, превосходно летать в любых условиях, уметь отлично стрелять, быть физически крепким и выносливым человеком.

Мы можем с гордостью заявить, что советская авиация обладает кадрами, вполне справляющимися с поставленными перед ними задачами. За последние пять лет личный состав военно-воздушных сил увеличился почти в два с половиной раза. Советский народ любит свою авиацию и непрерывно пополняет ее ряды лучшими сынами. Высокое мастерство, великолепную технику наши сталинские летчики сочетают с чувством беспредельной преданности своей родине, любви к своей партии, к товарищу Сталину. Поэтому так поразительны успехи наших молодых пилотов, так славны дела советских летчиков.

Мир не раз аплодировал героическим подвигам представителей сталинской авиации. Блестящий перелет эскадры тяжелых кораблей из Москвы на Северный полюс, великолепные трансарктические беспосадочные рейсы экипажей Героев Советского Союза тт. Чкалова и Громова через полюс в Америку, полет Героев Советского Союза тт. Гризодубовой, Осипенко и Расковой на Восток навсегда войдут в историю побед мировой авиации. Яркой демонстрацией возможностей советского воздушного флота явились и беспосадочные полеты, проделанные на самолете «Москва» из столицы Советского Союза в район Владивостока, а затем — через Атлантический океан в Америку.

Вся страна знает имена знатных людей воздушного флота Героев Советского Союза тт. Громова, Байдукова, Белякова, Данилина, Еременко, Юмашева, Смушкевича, Денисова, Молокова, Рычагова, Кравченко, Лакеева и многих, многих других. Но сила нашей авиации заключается в том, что она располагает героической массой летчиков. Рядом с Героями Советского Союза стоят тысячи пилотов, мастерство и отвага которых отмечены правительством специальными наградами. У нас немало рядовых летчиков, награжденных двумя, тремя и четырьмя орденами Советского Союза. У нас еще больше людей, которые просто не успели и не имели повода проявить героизм, но обладают великолепным искусством, подлинным бесстрашием, чувством глубокой преданности к своему отечеству. Это — основа и сила нашей авиации.

Товарищ Сталин уделяет очень большое внимание воспитанию авиационных кадров. Советский народ называет нас сталинскими соколами, и в этом выражена оценка той исключительной заботы, которую товарищ Сталин проявляет о советских летчиках. Он всеми мерами добивается, чтобы в советской авиации были не только одни рекордсмены, а чтобы все летчики летали отлично, знали материальную часть, умели взять от машины все, что она может дать. Но, кроме летного мастерства, летчик должен обладать и некоторыми другими качествами. Лучше всего это выражено в словах товарища Сталина: «Летчик — это концентрированная воля, характер, уменье итти на риск». Вот эти качества товарищ Сталин неустанно воспитывает у всех работников советской авиации.

Высоко ценя способности отдельных пилотов, он требует повышения мастерства и умения от всей массы летчиков. Товарищ Сталин постоянно говорит, что надо, чтобы тысячи летчиков летали так, как десятки Героев Советского Союза. По прямой инициативе товарища Сталина Герои Советского Союза занялись передачей своего опыта, обучением других, а те, в свою очередь, стали учить более молодых.

Напряженная учеба дала отличные результаты. Последний год характеризуется резким повышением настоящего мастерства у массы летчиков. Еще недавно под'емы на высоту были индивидуальными достижениями отдельных рекордсменов; полеты на расстояние нескольких тысяч километров совершались лишь особо тренированными, выдающимися летчиками. А сейчас рекорды одиночек стали рекордами целых авиационных частей и подразделений. На высотах, близких к стратосфере, летают многие эскадрильи. Большими отрядами наши военные самолеты пересекают в беспосадочных рейсах всю страну.

Можно привести много примеров, подтверждающих это замечательное положение. Не так давно в части, которой командует майор тов. Новодранов, был устроен массовый беспосадочный перелет. Самолеты летели от северной части СССР до Черного моря, отбомбили там «неприятельский флот» и, выполнив задание, вернулись обратно на свой аэродром.

Совсем недавно в части, которой командует полковник тов. Буянский, было устроено массовое воздушное учение в условиях, тождественных с боевой обстановкой. Весьма значительное количество самолетов вылетело с аэродрома, расположенного в центральной полосе СССР, к Каспийскому морю. Весь перелет совершался на очень большой высоте. Достигнув середины Каспийского моря, самолеты сбросили бомбы на условный пункт и без посадки вернулись обратно на базу.

Эти полеты показали, что в руках советских летчиков советские самолеты могут летать много дальше, чем предполагали конструктора, быстрее и выше, чем это считалось раньше. Полеты показали, что наша авиация в своей массе способна решать самые сложные задачи, которые всего два — три года назад были по плечу лишь отдельным летчикам.

Вдохновителем и организатором всех славных дел советской авиации является товарищ Сталин. Товарищ Сталин любит летчиков, ценит их, внимательно следит за их ростом. Забота и внимание к людям авиации проявляются им ежечасно. Можно было бы привести десятки и сотни примеров этой заботы. Жизнь каждого летчика для него дорога и неоценима. Всем известно высказывание товарища Сталина в разговоре с В. П. Чкаловым о парашютах. Мне самому пришлось не раз испытать на себе сталинскую заботу о человеке.

Перед стартом «Москвы» на Дальний Восток товарищ Сталин настойчиво выспрашивал у меня, отдыхал ли я в этом году, интересовался состоянием моего здоровья.

Я ответил, что чувствую себя крепким и бодрым, готовым к любому рейсу; коротко доложил о полной готовности машины, ее возможностях, проведенных испытаниях. Иосиф Виссарионович начал расспрашивать о трассе — не трудна ли она, все ли продумано до мельчайших деталей.

— Конечно, — ответил я, — мы все продумали и проверили. Не беспокойтесь, Иосиф Виссарионович, успех будет за нами.

— Я не об успехе беспокоюсь, — ответил товарищ Сталин, — а о вас.

И он предложил мне ни в коем случае не рисковать, при малейшей опасности прекратить полет. Такие же указания товарищ Сталин давал и всем другим летчикам, отправлявшимся в дальние рейсы.

Я не раз слышал, когда речь шла о каком-нибудь новом самолете, неизменный вопрос товарища Сталина: а как обеспечен экипаж в случае аварии? И, не довольствуясь общим ответом, он спрашивал конкретно — куда выпрыгнет штурман, как спасется пилот, стрелок. Известно, что именно по указанию товарища Сталина конструктор С. В. Ильюшин переделал схему одной своей машины, чтобы обеспечить экипажу возможность при беде покинуть самолет.

Советские летчики платят товарищу Сталину за любовь горячей любовью. Для нас нет ничего дороже, чем Сталин. За него, за его идеи, за его правду мы готовы итти в огонь и в воду, готовы биться с любым врагом. Советская авиация, воспитанная, взлелеянная Сталиным, стоит вокруг Сталина, вокруг большевистской партии стальной стеной.

Нет в мире такой силы, которая могла бы покачнуть несокрушимую стену советской авиации. По первому кличу, раздавшемуся из Кремля, со всех концов нашей любимой родины подымутся в воздух тысячи и тысячи грозных советских самолетов, тысячи и тысячи советских летчиков, готовых сражаться, разить и побеждать.

Комбриг В. КОККИНАКИ.
Герой Советского Союза.

Крылья времени

В детстве,
в мальчишестве,
верить не смея, —
как он там держится?
и отчего? —
мы запускали
воздушного змея,
кисть обжигавшего
нам бичевой.
Дранки готовили,
клейстер варили,
свежую рвали рогожу —
на хвост.
Эти непрочные
эскадрильи
в небо тянули
наш глаз
и наш рост.
Главное ж
было — в трещетке...
Трещала
так завлекательно
в небе она, —
будто клялась нам
и обещала,
что будет пустыня
заселена.
Нет,
не воздушные замки мы строили,
не был порыв молодой
бестолков, —
низки нам были
убогие кровли
плоско надвинувшихся
потолков.
Мы забирались,
ликуя, на крыши;
змея держать —
затекала рука...
Нам же хотелось,
чтоб выше и выше
он уходил бы
за облака!
Детская радость
в глазах не потушена:
рты и зрачки
запрокинувши вверх,
снова и снова
сбираемся в Тушино —
видеть воздушный,
стальной фейерверк.
Плечи с плечами
и локоть — о локти:
знаем, как держатся
и для чего
подняты,
мчат в нарастающем рокоте
воли натянутой
бичевой.
Неотразимой,
стремительной силою
неисчерпаемая
до дна, —
гордая,
смелая,
ширококрылая,
небом владеющая
страна!

Ник. АСЕЕВ.

Бомбовой залп

Самолет лег на боевой курс. В штурманской рубке, согнувшись над прицелом, Яков Савинов тщательно разыскивает цель. Через зеркало призмы еле видно, как на слабо освещенном экране мелькают земные предметы — дома, леса, речки. Где же белый крест, условно обозначающий цель, которую так старательно разыскивает наметанный штурманский глаз? Правильно ли взят боевой курс? Компас точно показывает расчетные данные. Еще и еще раз Савинов забрасывает барабан искателя. Наконец-то, вот она!

Машина ложится строго на курс. Сначала медленно, а потом все быстрее и быстрее движется из-за края окуляра цель — крест на курсовой черте пробирается к уровню. Это решающий момент бомбардировки. Штурман еще раз проверяет правильность показания аппаратуры и часов. Все точно. Часы показывают заданное время. Еще момент, и цель в пузырьке уровня. Савинов резко нажал на кнопку, и бомбы, набирая скорость, устремились вниз.

Около переднего края цели поднимается сизая волна взрыва. Савинов открывает астрономический люк рубки и, улыбнувшись командиру экипажа, показывает средний палец, что по условиям значит «хорошо». Тот в ответ качает головой и показывает большой палец — «отлично».

Савинов закрывает люк и на клочке бумаги пишет:

«Нет, это только хорошо, дайте второй курс, 320 градусов, ввожу поправку. Штурман».

Через несколько минут дым разрывов закрыл белый крест цели.

Младший лейтенант П. РЕЗОНОВ.

Московский военный округ.

СЛАВНЫЕ СОКОЛЫ ПРИМОРЬЯ

В жизни летчиков Первой Отдельной Краснознаменной армии много захватывающих эпизодов — ярких проявлений смелости, самоотверженности, высокого мастерства. Незабываема воздушная подготовка генеральной атаки на Хасане — операция, основанная на блестящей инициативе и решительности.

Японские укрепления сопки Заозерной и на других высотах в течение нескольких минут были превращены в кучи обломков, разбросаны все по земле. От ближайших резервов самураев осталось жалкое воспоминание. Некоторые их подкрепления были уничтожены на месте, не успели выгрузиться.

Чудесная меткость бомбардировки, страшная взрывная сила наших бомб посеяли в стане самураев панический страх. Никакая богиня Аматерасу Омиками не могла их спасти от разгрома.

Отличились не только бомбардировщики, но и истребители. Они пикировали до пятидесяти метров над японскими позициями, пулеметным огнем уничтожали захватчиков.

Отгремели хасанские дни. Приморье подверглось сильному наводнению, прервавшему связь с многими населенными пунктами. В труднейших метеорологических условиях, под проливным дождем, одна из армейских эскадрилий обеспечила бесперебойное снабжение продовольствием населенных пунктов. В течение двух недель летчики делали по десять — двенадцать вылетов в день. С бреющего полета самолеты сбрасывали населению продукты.

Недавно наши боевые соколы отстояли колхозную пшеницу от сельскохозяйственных вредителей. По просьбе местного населения лучшие летчики N-ской эскадрильи Шкапоров и Дьяченко произвели опрыскивание площади около трехсот гектаров. Колхозное собрание решило в знак нерушимой дружбы сталинской авиации с народом преподнести летчикам первый каравай из нового урожая.

В воздухе случаются непредвиденные истории, создаются опасные моменты, в которых жизнь экипажа зависит от находчивости и хладнокровия летчика. Летчик Иванов, награжденный за хасанскую операцию орденом Красного Знамени, находился в зоне пилотажа. Во время выполнения одной из сложных фигур у самолета оборвались оба троса правой стороны. Машина, потеряв управление, ринулась вниз, и только выдержка Иванова предотвратила аварию. Искусно планируя самолетом, Иванов благополучно совершил посадку.

Глубокой ночью летчик Вялов доставлял врача к больному красноармейцу. Ориентируясь по приборам, Вялов уверенно вел самолет по курсу. Трудность была впереди. В темноте предстояло совершить посадку на незнакомой площадке. Когда самолет подошел к пункту, внизу была мгла, сквозь которую едва мерцали два костра, разведенные бойцами. Используя их слабые отсветы, Вялов удачно приземлился в незнакомом месте.

Все успехи и подвиги боевых соколов базируются на глубоком знании дела, ежедневной тренировке.

На-днях мы присутствовали на празднике N-ской авиачасти, занявшей первое место в соревновании среди военно-воздушных сил Приморья. В течение года в части не было ни одной аварии. За разгром японских самураев на Хасане более сорока летчиков награждены орденами Союза. Победителей соревнования приветствовал Военный совет армии. Было роздано много премий. Командир части Чумаченко и все летчики чувствовали себя именинниками. Командующий военно-воздушными силами армии тов. Рычагов заметил:

— За этим днем славы и чести — год тяжелой работы, многие годы напряженной учебы.

В самом деле, когда идет бомбардировщик с повисшими на крыльях истребителями, зрителю кажется это простым и легким делом, и только летчики знают истинную цену этой красоте. В нее вложены колоссальная выучка, многолетний опыт, стальная уверенность, огромная воля.

Так за каждым достижением, каждым отличным показателем передовой авиачасти стоит упорная и длительная учеба.

Штурман тов. Белоглазов до сих пор помнит первые ошибки. Он сразу забрался на большую высоту. При всем напряжении воли не успел произвести бомбометание, пронес бомбы мимо цели. Неудачна была и стрельба из пулемета: кислородная маска мешала целиться, ремни непривычно стягивали голову.

Белоглазов приступил к последовательной подготовке. Тренировался на земле, садился в кабину в кислородной маске и полном снаряжении, опутанный проводами, шлангами, отрабатывал движения, и когда вторично пошел в высотный полет, кажется, знал все, и все-таки ни одна бомба не попала в цель.

Белоглазов развернулся на боевой курс по глазомеру, не используя прицела, и промахнулся. Большая высота сокращает расстояние, обманывает самое острое зрение.

День за днем, преодолевая неудачи и ошибки, Белоглазов покорял высоту. И вот он — заслуженный летчик, виртуоз высотного бомбометания, воспитатель новых высотников. Пусть же знают, как тернист путь к этой славе, сколько труда и энергии сконцентрировано в этом почете.

Будни боевых соколов Приморья насыщены борьбой за высоту, дальность полетов, идеальную меткость огня, заполнены кропотливым воспитанием воли и внутренней собранности, тренировкой храбрости, дисциплины, стремлением ко все новым и новым высшим достижениям.

И когда наступит час войны, скромные приморские летчики покажут всему миру, какие чудеса могут они творить во имя родины, во имя Сталина, во имя коммунизма.

П. СИНЦОВ.

г. Владивосток.

Морские разведчики

Звено морских разведчиков получило задание разведать одну из баз «противника». Через несколько минут самолеты шли над безбрежным морским простором.

Стояла лунная ночь. С большой высоты штурман Большов заметил силуэт корабля. Мгновенно корабль был освещен парашютными ракетами. Радист Жилин уже передавал командованию радиограмму о том, что в энном квадрате обнаружен «вражеский» эсминец, идущий под таким-то курсом, с такой-то скоростью.

А звено продолжало выполнять свою основную задачу. Штурманы определили, что самолеты находятся над базой «противника». По сигналу командира все самолеты, приглушив моторы, без огней, снизились над самой базой. «Противник» спохватился только тогда, когда вся его база была освещена ярко горящими ракетами. Звено сделало свое дело и на предельных скоростях возвращалось на свой аэродром. Радисты передавали подробные радиограммы о количестве и характере находящихся на базе об'ектов, о производимых там работах.

Нередко не только «противник», но и посредники, заранее знающие, что над базой должны появиться самолеты, не могут во-время их обнаружить. Однажды я со штурманом Большовым вылетел на разведку морской базы. День был пасмурный, шел дождь.

Продолжать полет на такой высоте было нельзя. «Противник» мог быстро нас обнаружить. Решили пробить облачность, набрать высоту, зайти к базе с берега. Самолет набрал высоту и пошел по направлению к цели. Через некоторое время в сплошной облачности появились разрывы, дождь стал утихать. Штурман доложил: «Самолеты над целью».

Мы снизились и прямо под собой увидели базу. С земли обнаружить самолет было трудно. Нас укрывали облака, а мы внимательно осмотрели базу, потом стремительно вынырнули из облаков, сфотографировали аэродром и снова скрылись. Посредники заметили самолет лишь тогда, когда он уходил от базы.

Эпизоды, о которых здесь рассказано, взяты из будничной работы морских разведчиков. Люди, которые участвовали в этих полетах, — молодые летчики, штурманы, стрелки-радисты.

Лейтенант Большов совсем недавно стал штурманом самолета. Сейчас он летает штурманом звена и является хорошим навигатором-бомбардиром и стрелком. Немного служит старший лейтенант Михайлов, но экипаж его самолета — один из лучших в части. Комсомолец Георгий Жилин два года назад работал во флоте мотористом, но все время мечтал о самолете. В 1937 году он отлично окончил школу младших авиаспециалистов и сейчас является лучшим стрелком-радистом.

Сейчас мы летаем разведывать условного противника, стреляем по конусам, бомбим щиты. Но если потребуется, мы с таким же успехом разведаем военные базы действительного противника и будем бомбить его аэродромы и расстреливать его самолеты.

Старший лейтенант Г. КУХАРЕВ.

Тихоокеанский военно-морской флот.



Летчики N-ской части. Слева направо: тт. радист Э. Е. Лопатченко, капитан В. Г. Созин и капитан И. К. Косенко перед полетом.

Фото М. Бернштейна.

ИСТРЕБИТЕЛЬ

Стоял морозный январский день 1939 года. Над аэродромом блестело ослепительно яркое солнце. Такие дни на Дальнем Востоке изумительно хороши. Ни ветерка. Воздух чист, как на море.

На летном поле я осмотрелся. Впервые увидел машины, о которых мечтал сперва в Свердловском аэроклубе города Москвы, затем в Борисоглебской школе. До сих пор такие машины я знал лишь по учебникам и рассказам старших товарищей—инструкторов. На огромном поле самолеты казались необычайно маленькими.

— Неужели это наши прославленные «истребки»? — подумал я.

Вскоре я получил машину. Началась моя служба летчика-истребителя. Все, что изучал в аэроклубе, затем в школе летчиков, пришлось повторить ускоренным темпом.

Затем начались полеты.

Первый вылет — высота 400 метров, полеты по кругу. С каждым вылетом высота увеличивалась.

На большой высоте материальная часть вела себя так же безупречно, как и при взлете.

На большой высоте шла взаимная проверка машины и молодого летчика. Никаких острых моментов, никаких особых переживаний. Взлет, набор высоты, фигуры высшего пилотажа, спуск и посадка,— все шло нормально.

Воздушные стрельбы значительно отличаются от стрельбы на земле. Поразить конус—это еще не все. Отличную стрельбу в воздухе нужно сочетать с атакой.

Когда еще на земле лежал посиневший от весеннего солнца снег, я вылетел на свою первую стрельбу по конусу. Что мне даст этот весенний день, ждет ли успех, а быть может — неудача?

На заданной высоте начал атаку. Из разных положений пустил по конусу небольшие пулеметные очереди. На земле узнал результат моей первой воздушной стрельбы. Командир признал ее отличной.

Первый успех подбодрил. Много раз после этого мои пулеметы били по конусам. Число попаданий росло.

Недавно состоялся учебный воздушный бой. Моим «противником» был командир нашего подразделения, старший лейтенант орденоносец Кочаров. Жарко было мне, но полезного получил много.

Командир начал лобовую атаку моего самолета. Я изготовился принять бой. Вдруг неожиданно «противник» набрал горку и перешел в пике. Мое положение было незавидным.

Я понял, что, если опоздаю на десятую долю секунды, мой учитель «расстреляет» меня сверху вместе с моей машиной, и никакой скидки не будет на молодость, на неопытность. Безоблачное небо, солнце, далекая земля,— все завертелось как в калейдоскопе. Уклоняясь от яростного нападения «противника», я перевел машину в крутое пике, затем резко вырвал свой «истребок» вверх и снова оказался с командиром на встречных курсах.

На сей раз я перешел в лобовую атаку, но старшего лейтенанта застигнуть врасплох не удалось. «Противник» мгновенно совершил группу сложных фигур высшего пилотажа. Он неуловимый кувыркался и парил в небесной синеве.

Мы пошли на посадку. Мой прекрасный недавний «противник» тов. Кочаров признал, что в воздушном бою на больших высотах я успешно справился с задачей.

Хотелось в эту минуту сказать своему командиру, что своими успехами я обязан ему, терпеливому, настойчивому, требовательному и умному воспитателю молодых летчиков, но свои чувства я выразил краткой формулой нашего устава:

— Служу Советскому Союзу!

В этих трех словах выражены все лучшие чувства советских патриотов любой квалификации. В этих словах я выражаю свою готовность уничтожить врагов нашей родины, любить до последнего дыхания свой народ, свято выполнять свой высокий воинский долг.

Летчиком-истребителем я стал в этом году. И в День авиации я с большой благодарностью вспоминаю наш Московский завод, что послал меня в славную семью советских летчиков, вспоминаю своего первого учителя, скромного и талантливого инструктора Свердловского аэроклуба г. Москвы комсомольца Беззаботнова. Я хорошо знаю моих товарищей по оружию и от нашего общего имени заявляю, что в будущих боях наш великий советский народ похвалит нас за боевую работу.

Летчик-истребитель С. КРЫЛОВ.

2-я Отдельная Краснознаменная армия.



Летчики истребительной авиации. Слева направо: тт. майор **Б. А. Смирнов**, капитан **А. М. Степанов**, капитан **П. Т. Коробков**, Герой Советского Союза **С. И. Грицевец**, старший лейтенант **Л. А. Орлов**, капитан **А. В. Давыдов**, майор **П. Е. Смоляков**, капитан **Н. Н. Викторов** и капитан **А. С. Писанко**. Фото М. Бернштейна.

ЗВЕНО ЛЕЙТЕНАНТА ЧЕКОРИНА

Упорно и напряженно учится и работает молодежь в нашей авиационной части. Плоды этой учебы налицо. Когда страна потребует, наши молодые летчики-командиры покажут любому врагу могущество советской истребительной авиации. Порукой тому почетные награды партии и правительства — советские ордена, которые носят на своей груди около десяти наших молодых товарищей, в числе которых и лейтенант тов. Чекорин.

Лейтенанту Чекорину сейчас только 23 года, но его «воздушная карьера» началась давно. Еще подростком, работая учеником в автомастерских при аэродроме, он пристрастился к парашютизму. Сейчас за ним 150 парашютных прыжков.

По путевке ленинского комсомола тов. Чекорин был направлен на учебу в школу военно-морских летчиков им. Сталина. Досрочно закончив ее, он сравнительно скоро завоевал себе почетное место в славной стае соколов Краснознаменной Балтики.

Командование доверило ему звено истребителей. В составе этого звена отличные молодые летчики тт. Калугин и Казин. Они окончили школу военно-морских летчиков им. Сталина только годом позже своего товарища и командира.

Ныне звено молодых истребителей тов. Чекорина занимает ведущее место в подразделении. Все летчики звена записаны на доску почета.

Однажды звено лейтенанта Чекорина вылетело на охрану главной базы. На обратном пути погода внезапно изменилась. Густой туман, поднявшийся на высоту 30 метров, совершенно скрыл от летчиков землю.

Звено не пыталось приземлиться на чужом аэродроме. Отважные молодые истребители продолжали полет и, найдя в одном месте просвет, нырнули туда, установили свое местонахождение и бреющим полетом, под пеленой тумана, вышли к своему аэродрому.

Звено тов. Чекорина летает в любых условиях, в любое время года. Однажды, когда звено совершало зимой длительный маршрутный перелет, начался сильнейший снегопад. Видимость ограничивалась несколькими метрами. Облака прижимали самолет к земле. Мы с тревогой ждали возвращения нашего молодежного звена. Точно в назначенный час послышался гул моторов. Бреющим полетом тройка молодых истребителей приблизилась к аэродрому и совершила посадку.

Капитан Б. ТАХТАРОВ.

N-ская авиачасть Краснознаменного Балтийского флота.

БОРЬБА ЗА ДАЛЬНОСТЬ

Наша часть вооружена прекрасными самолетами новейшей конструкции. И все мы непрерывно повышаем свою летную квалификацию, чтобы выполнить сталинское указание — летать дальше всех, выше всех, быстрее всех.

Современные армии снабжены мощными средствами противовоздушной обороны, зенитной артиллерией и скоростными истребителями. Поэтому бомбардировочная авиация должна максимально увеличивать высоту полета, его скорость и радиус действия — в этом залог ее наименьшей уязвимости. И наша часть повседневно, упорно работает над освоением полетов предельного радиуса действия.

До последнего времени значительная часть нашего летного состава не имела еще практики длительных полетов. Нужна была большая и постепенная тренировка, чтобы совершать такие сложные полеты на большой высоте, какие мы производим теперь. В этой тренировке нам много помог Герой Советского Союза В. К. Коккинаки. Он провел ряд бесед с летчиками, поведал, в частности, много интересного о своих замечательных перелетах Москва — район Владивостока и Москва — Северная Америка.

Он подолгу беседовал у лагерных палаток, на аэродромах, у самолетов с личным составом части. Рассказывал, как себя вести на большой высоте, как правильно использовать новые приборы, какие надо соблюдать режимы работы моторов, чтобы добиться максимальной скорости, высоты и дальности. Обращая особо наше внимание на тщательность подготовки материальной части и летного состава, тов. Коккинаки подчеркивал, что в переходе от простого полета к сложному необходимо соблюдать постепенность.

Особенно тепло отзываются молодые летчики о своем тренировочном полете с участием тов. Коккинаки.

Подготовку к длительным полетам мы начали, по совету тов. Коккинаки, с составления программы тренировки. Сначала каждый экипаж отработал задание, освоился с индивидуальным полетом на высоте при небольшом радиусе действия. После этого эскадрилья выполнила уже более сложное задание: полет на значительно большей высоте при максимальной дальности. Большое внимание уделялось наземной подготовке к полетам.

Все полеты сопровождались бомбометанием и стрельбой.

Вся наземная подготовка была разбита вначале на специальности, то-есть задание получили и проработали индивидуально летчики, штурманы и стрелки-радисты. Затем они же по специальностям изучили задание в группах и поэкипажно. Так мы добились четкого взаимодействия экипажей в воздухе (внутренняя связь, взаимопомощь в случае какого-либо происшествия и т. д.).

Точно так же изучалось задание в составе звена и эскадрильи.

Последний длительный групповой дальний полет был проведен с полной боевой нагрузкой и прошел в сложных метеорологических условиях.

Много внимания уделялось личной подготовке каждого командира корабля, штурмана и радиста. Было установлено врачебное наблюдение за каждым летчиком.

В длительном полете все были обеспечены удобным, теплым обмундированием, специальным питанием. Продумано было и наиболее рациональное размещение в кабине самолета продуктов питания, термосов, карт и т. д.

Успех подготовки и самого нашего полета зависел в значительной мере от работы партийного аппарата. Комиссары и партийные руководители помогли командованию своевременно довести задание до каждого бойца и командира. Началось социалистическое соревнование на лучшие показатели подготовки. Комиссары-летчики, непосредственно участвуя в полете, личным примером показывали, как надо выполнять боевые задачи.

Этот полет на большой высоте показал, что наши рядовые летчики могут и будут выполнять еще более сложные задачи. Выносливость, сочетающаяся с умением летчика вести машину, с умением штурмана бомбить точно намеченную цель, обеспечит нам победу над любым врагом. На таких мощных, надежных самолетах, какие доверили нам партия и правительство, мы разобьем врагов в их же собственном глубоком тылу.

Наши летчики — советские патриоты, без конца преданные социалистической родине. Они всегда с честью выполнят любое задание партии и правительства.

Полковник Н. БУЯНСКИЙ.

ШТУРМАН СУХОВ

Герой Советского Союза полковник Сухов надел кислородный прибор. Электротермометр давно уже показывает минусовую температуру. Но самолет продолжает набирать высоту. Позади осталась не одна сотня километров маршрута.

Самолет ведет майор Борисенко—известный всему составу части мастер пилотирования.

Необходимая высота набрана. Вокруг простираются необ'ятные просторы родины, цветущие поля, густые леса, полноводные реки, радостные города и колхозы.

Спокойный, уравновешенный штурман, полковник Сухов положил ветрочет и навигационную линейку в специально приспособленную сумочку, сделал несколько коротких записей в бортовом журнале и, установив на прицеле свои расчеты, внимательно смотрел вперед, на землю.

По расчетам штурмана, сейчас под самолетом должен появиться полигон. Расчеты тов. Сухова точны. Вот и полигон. Показался угол знакомого леса, а чуть правее от него — едва видимая цель — маленький квадратик, заметный с такой высоты только опытному, натренированному глазу.

— Под нами, чуть впереди, цель, — сообщил штурман Сухов летчику Борисенко.

— Вижу, наводите на цель,—последовал ответ.

Сухов сделал полоборота барашком барабана, затем коротким рывком за рукоятку открыл люки.

Прильнув к окуляру прицела, Сухов нажал кнопку сигнального огня. Летчик сделал незначительный поворот, и цель пошла строго по курсовой черте. Когда цель появилась в центре уровня прицела, штурман рванул рукоятку. Грозные бомбы оторвались от самолета и понеслись вниз. Самолет заметно рванулся вверх, но тут же в руках опытного летчика установился на прежнем курсе.

Сухов сосредоточенно наблюдал за разрывами, он не замечал резкой, холодной струи, рвущейся сквозь окна для стволов пулеметов. Штурман ждал результатов.

Сверкнули огромные языки пламени, и столбы земли и дыма закрыли маленький квадратик.

— Цель поражена, — сообщил Сухов летчику Борисенко.

Самолет развернулся и начал резко терять высоту. Сухов спокойно записывал время бомбометания и боевой курс.

Старший лейтенант Мих. РЕПИН.

Белорусский Особый военный округ.

КОМИССАРЫ-ЛЕТЧИКИ

За последние годы на ответственную партийно-политическую работу в авиационных частях и подразделениях 2-й Отдельной Краснознаменной армии выдвинуто много способных, талантливых людей. Молодые военкомы-летчики на деле с честью оправдывают высокое звание политического работника. Они воспитывают личный состав авиационных частей в духе беззаветной преданности делу партии Ленина—Сталина. Являясь душой подразделений и частей, военкомы бережно и заботливо выращивают молодые кадры авиации.

Современный военком-летчик — это новый тип политического работника в нашей авиации. Он постоянно находится в тесном общении со всем личным составом части. И на земле и в воздухе военком личным примером учит молодых летчиков высокому летному мастерству. А когда требуется, он наравне с командиром ведет смелых летчиков в решительный бой. Такие примеры, в частности, мы наблюдали во время отпорных боев у озера Хасан. Молодой военком-летчик орденоносец тов. Косс возглавлял группу истребителей, беспощадно очищавшую нашу священную землю от самурайской скверны. Подобных примеров много в боевой жизни войсковой авиации Дальнего Востока.

В авиационной части о молодом военкоме-летчике Храмове с уважением говорят:

— Боевой комиссар, отважный летчик.

Малограмотный крестьянский парень Храмов из деревни Кольцовка, Чувашской АССР, в 1932 году был призван на службу в РККА. Спустя два года он окончил летную школу и с тех пор работает военным летчиком. Сколько энергии в этом человеке. Требовательный к себе, внутренне организованный и дисциплинированный, тов. Храмов с упорством совершенствует свое летное и стрелковое искусство, участвует в общественно-политической, партийной и комсомольской жизни. Его избирают секретарем партийного бюро, членом районных комитетов партии и комсомола.

В 1938 году тов. Храмов назначается комиссаром авиационной части. Многому можно поучиться у молодого комиссара, как надо организовать партийно-политическую работу, чтобы обеспечить высокий уровень полетов, железную воинскую дисциплину и культуру в работе.

Успех летного дня зависит от всесторонней подготовки на земле. Как организует эту работу комиссар Храмов?

В подразделениях развертывается политическая работа. Между подразделениями, звеньями и экипажами разгорается соревнование на отличную подготовку материальной части и проведение летного дня. Во всех подразделениях ежедневно выходят боевые листки, проводятся беседы. Комиссар части лично наблюдает, как идет работа в подразделениях, где надо — оказывает необходимую помощь. Организуя всю эту многообразную работу, военком важнейшее место отводит личной подготовке к полетам.

Наступает летный день. Комиссар в предполетные часы на аэродроме ведет индивидуальные беседы с летчиками, техниками, выясняет, как усвоено задание предстоящих полетов.

...Истребители оторвались от земли, стремительно набрали высоту и пошли навстречу «противнику». Группу истребителей ведет в воздушный бой комиссар-летчик Храмов. Другую группу — истребителей «противника»—возглавляет командир части. Горячая схватка в воздухе. Смелость, выдержка, осмотрительность, прекрасный пилотаж и организованность в воздушном бою целого подразделения уравновешивают силы «противников».

Летный день закончился. Военком, удовлетворенный исходом боя, высоким мастерством летчиков в воздухе, с новой энергией продолжает выполнять свой высокий долг комиссара-летчика.

Военком Храмов не составляет исключения. Его работа — это лишь отдельный штрих повседневной работы комиссаров-летчиков.

Командиры, комиссары и весь личный состав авиации 2-й Отдельной Краснознаменной армии ясно понимают, что одного умения прекрасно владеть авиационной техникой далеко не достаточно. Товарищ Сталин на приеме Героев Советского Союза тт. Чкалова, Байдукова и Белякова дал мудрую характеристику лучшим качествам воина советской авиации. Товарищ Сталин говорил, что летчик—это концентрированная воля, характер, умение итти на риск.

Военные летчики 2-й Отдельной Краснознаменной армии оправдывают указание товарища Сталина о типе военного летчика. Кадры нашей воздушной армии, воспитанные партией Ленина—Сталина, способны творить чудеса подлинного героизма, проявлять беспредельное мужество и отвагу во славу своего народа, во славу своей социалистической родины.

Полковой комиссар И. ЛИТВИНЕНКО.

2-я Отдельная Краснознаменная армия.



На генеральной репетиции авиационного праздника в Тушине. Буксировка планеров самолетом.

Фото Е. Амчиславской.

ДРУЗЬЯ

У нас сейчас нередко: муж летчик и жена летчик, братья служат в одном танковом экипаже, отец с сыновьями—у орудия.

Это—единственная семейственность, которая широко поощряется в нашей стране. К этому привыкли, и никого это уже не удивляет. И то, что майор Михаил Головня и старший лейтенант Клавдия Уразова—муж и жена,— в порядке вещей.

Жизнь этих двух замечательных летчиков удивительно похожа. Еще недавно они носили красный галстук, маршировали в майках и трусиках под лихие удары барабана, ночью жгли костер, пекли картошку и пели традиционный гимн этому самому демократическому овощу в мире: «Здравствуй, милая картошка,—тошка-тошка».

Это было совсем недавно. И то, что Головня, сын учителя, рос в Сибири, а Уразова, дочь прядильщика, росла недалеко от Москвы, в текстильном поселке Фряново, ничего не значит. Ребят об'единяли одни и те же интересы, они оба были пионервожатыми и страстно любили родину. Рано или поздно они должны были встретиться.

С ранних лет привыкшие к дисциплине, к общественной работе, и Клавдия и Михаил в комсомоле заняли почетные места—их всюду выбирали, им поручали самые ответственные дела.

В 1928 году Головня уже работал в агитпропе райкома комсомола. И тут ему дьявольски повезло. Однажды из центра предложили отобрать десятка два комсомольцев для поступления в лётную школу. Головня давно мечтал о лётной школе. Конечно, секретарь райкома не отпускал, конечно, он говорил: «А кто в райкоме работать будет?» Но все же Головне удалось его уговорить, и секретарь райкома сдался.

— Ладно,—сказал он,—езжай, но смотри, чтобы летать хорошо!

— Есть летать хорошо, — ответил по-военному, сразу повеселевший Михаил.

У Клавдии дело обстояло хуже. Будучи моложе своего друга на три года, она училась в ФЗУ, а в свободное время приходилось нянчить маленьких братишек. Вскоре Клавдию командировали в Москву, в текстильный техникум, а оттуда ее так же, как когда-то Головню, по разверстке, направили в лётную школу. К этому времени Михаил уже был летчиком-инструктором, и имя его в школе произносилось с большим уважением. Еще бы! Тот, кто видел хоть раз, как Головня в день 1 мая высоко в небе кувыркался на своей машине, тот надолго запоминал имя летчика. Что он только там не выделывал! Он летел камнем вниз и вновь, набирая высоту, мчался вверх, переворачивался через голову, петлил, ложился на спину, колесами кверху... Он швырял самолет, куда хотел, и делал с ним, что хотел. Головня в школе славился не только как летчик-акробат, но и, главным образом, как отличнейший инструктор. Ученики его летали безаварийно и лучше всех. В числе его учеников была и Клавдия Уразова. Инструктор и курсантка подружились и с тех пор неразлучны.

По окончании школы Уразова была откомандирована в строевую часть истребительной авиации. Тогда женщина, летающая на истребителе, встречалась редко. Нашлись люди, которым это не нравилось, и они всячески старались очернить пилота Уразову: мол, она часто болеет, мол, она с неохотой летает. Это была сплошная ложь. Просто кому-то не хотелось, чтобы женщина летала на истребителе.

Клавдию уже было откомандировали в разведывательную авиацию, но за свою ученицу яростно заступился Головня. Конечно, и тут не обошлось без разговоров, что вот, дескать, муж, так он защищает. Головня потребовал назначить комиссию. Пусть комиссия определит, может ли работать Уразова на истребителе или ее надо отчислить? Летные качества Уразовой победили, и она осталась на истребителе в эскадрилье, которой командовал Головня. Три года они летали без единого происшествия. Летали днем и ночью, в любую погоду, участвуя во всех учениях и маневрах.

— Но нет хуже, когда муж командир,— говорит с улыбкой Уразова.—Он был ко мне гораздо требовательнее, чем к другим. И все ему казалось, что он мне делает какие-то поблажки...

Однажды эскадрилья Головни очутилась на очень жестком, кочковатом аэродроме. Было задание: лететь на бомбометание с пикированием. Уразова взлетела, и вдруг все увидели, что левая половина шасси от ее самолета повисла в воздухе. Видел это и командир эскадрильи. Он отлично знал, что если летчик сейчас перейдет в пикирование, то он неминуемо изуродует самолет и сам погибнет. Головня немедленно приказал командиру отряда, у коего уже была заведена машина, взлететь и показать сигналами летчику, что неисправно шасси и необходимо залпом, без пикирования сбросить бомбы и итти на посадку.

Клавдия поняла сигналы. Она разгрузилась от бомб. Но как сесть с поломанным шасси? Верный скоростный капот. Машина перевернется. В таких случаях, по наставлению, рекомендуется летчику прыгать. А машина?

Уразова сделала круг над аэродромом и твердо решила садиться. Командир эскадрильи подготовил носилки, расставил людей: он знал, что в таких случаях ждет пилота. Головня не сводил глаз с машины любимого друга — жены. У летчиков крепкие нервы, но многие из них опустили голову, когда Уразова пошла на посадку. А она, не менее волнуясь, чем ее товарищи на аэродроме, выключила метров за 50 зажигание и так мягко приземлила самолет на правое колесо, что чудом избегла катастрофы.

Люди на аэродроме радостно вздохнули.

Восемь лет летает Клавдия Уразова. За это время у нее не было ни аварии, ни поломок, а летала она на всех типах истребителей. За безаварийность она была награждена орденом и представлена товарищу Сталину.

— Это был, — вспоминает она, — незабываемый день в моей жизни, когда великий Сталин пожал мне руку и сказал: «Молодец!»...

Сегодня в воздушном параде Уразова совместно с другими летчиками участвует в защите промышленного об'екта от воздушного нападения, а муж ее, ныне инспектор военно-воздушных сил Московского военного округа, майор Головня проведет воздушный бой с полковником Катичевым. Головня будет на белой машине, а Катичев — на красной. По условиям игры, в конце концов красная машина зайдет в хвост белой, и той придется плохо. Головня об этом не сожалеет: раз игра, так игра. Тем более он не сожалеет потому, что твердо знает, что если придется встретиться с противником всерьез, то уж тот никогда не уйдет от него, а будет расстрелян и сбит так же, как расстреливают и сбивают вражеские машины на манчжуро-монгольской границе многочисленные ученики Михаила Михайловича...

А ведь совсем недавно и Головня, и Уразова, и еще сотни и тысячи таких же молодых людей, как они, ходили с барабанным боем, в трусиках по улицам наших городов, грелись у костров. И вот уж эти самые пионеры, которые выросли у нас на глазах, большие, храбрые, мужественные люди. Они сильны, умны, и их очень много.

Б. ЛЕВИН.



Комиссар N-ской части, старший политрук тов. К. С. Швецов.

Фото М. Бернштейна.

ШКОЛА ОТВАГИ

Самолеты набрали высоту и легли на заданный курс. Приказ начальника штаба был краток: разведать морскую базу «противника»; о силах «противника», замеченных в пути, доложить.

И вот самолеты в воздухе. В дымке тумана исчезли очертания родных берегов. Кругом видна только зыбь, поднятая норд-остом.

Но вот слева показались на горизонте едва заметные дымы. Разведчики быстро определили и передали по радио донесение о замеченном. Командир звена отдал приказ свернуть с курса и итти на дымы.

Вскоре можно было уже различить очертания судов. Вытянувшись в кильватерную колонну, шли корабли «противника». Стараясь остаться незамеченными, летчики определяют по пеленгу направление движения, вычисляют скорость судов, определяют классы кораблей. В штаб летит радиограмма. Один самолет заходит «противнику» в тыл и идет вслед кораблям для непрерывного наблюдения. Два других продолжают прерванный путь к базе.

Через несколько десятков минут самолеты над базой. Зенитные батареи встречают их огнем. Неподалеку от первого самолета появилось облако от разорвавшегося снаряда. Командир звена ведет машину прямо на облако. Он знает, что снаряд никогда не ложится в одно и то же место. С одного захода проделана необходимая разведывательная работа. Задание выполнено, но в воздух уже поднялись истребители «противника». Разведчики увеличивают скорость и, снижаясь, уходят в море.

Один за другим отстают истребители. Теперь позади только одна машина «противника». Истребитель упорно не хочет отказаться от преследования. Выход один: уничтожить вражеский самолет. Командир звена подает условный сигнал. Развернувшиеся самолеты стремительно атакуют врага. Завязывается воздушный «бой».

Но почему не слышно рева моторов? Да моторов и нет. Весь этот эпизод разыгрывается в классе Военно-морского училища имени Сталина. Это всего-навсего урок морской тактики. Но занятие обставлено так, что кажется, будто бы прожили этот час в реальной боевой обстановке.

Класс морской тактики скорее напоминает лабораторию. Он оборудован приборами, макетами самолетов и кораблей, многочисленными софитами с видами местности, описаниями известных морских сражений. Перед глазами курсантов — действующие приборы, такие же, как в самолете. По ходу задачи они беспрерывно показывают высоту и скорость полета, курс, время, температуру воздуха. И стол преподавателя не просто стол, а скорее пульт управления. Преподаватель включил софит, и в зависимости от того, какое изображение появилось на матовом экранчике, курсант принимает решение.

Класс военно-морского училища — лаборатория, где куются квалифицированные кадры военных летчиков, отважных патриотов родины, образованных специалистов морской авиации.

* * *

...Серебряная красавица-птица стремительно взмывает вверх. Виражи, боевые развороты, восьмерки... Юноша остановился посредине тротуара и долго наблюдает за самолетом. Он не слышит, как его задевают прохожие, он слышит отдаленный гул мотора. Каково ощущение человека в воздухе, человека, победившего природу? Может быть, и он скоро испытает это ощущение. Лишь бы приняли в училище.

Юношу принимают в училище. Дни, доотказа заполненные учебой, сменяют друг друга, и каждый из них приносит свои радости и огорчения. С земли это выглядит просто: садится и летит. Но оказывается, нужно знать теорию полета, материальную часть, уметь в считанные минуты, а часто в секунды делать сложные вычисления, ориентироваться в самой трудной обстановке.

Не сразу приходит все это.

Запомнился первый полет. Инструктор вылетел в зону для личной тренировки. Молодой курсант был пассажиром. Инструктор сделал несколько сложных фигур. Мелькали перед глазами небо, земля, горизонт... И неожиданно вопрос:

— Тов. Николаев, где аэродром?

Курсант потерял ориентировку, растерялся, не смог указать направление. Его ободрили. Бывает и хуже. В конце концов трудности существуют для того, чтобы их преодолевать.

Курсант Николаев упорно учится. И вот наступает день, когда он уходит в свой первый самостоятельный полет. Один в воздухе. Командир отряда смотрит на профиль посадки и, когда пилот, покинув кабину, подходит к нему, коротко говорит:

— Отлично.

С этого дня все, что считалось трудным, становится привычным, входит в норму. Отлично отработан пилотаж в зоне. Серьезные тактические задачи находят правильное разрешение. Все? Нет, не все. Самое важное еще впереди!

Курсант и инструктор снова в машине. Но это уже не учебный, а боевой скоростной самолет, обилие приборов рассеивает внимание. Инструктор короткими замечаниями направляет действия курсанта.

— Шаг... Скорость... Убрать щиток... Тормоза!..

Переход с учебной на боевую скоростную машину — один из ответственных этапов учебы. Он пройден успешно. Выпускник тов. Николаев уверенно ведет в небо серебряную птицу, полетами которой он любовался с земли. Осенью, после сдачи государственных экзаменов, он получит почетное звание военного летчика, боевого командира морской авиации.

* * *

Военный летчик — универсал. Отличный пилот, он должен безукоризненно знать штурманское дело. Он производит разведки, наблюдает за воздухом, держит связь с товарищами в строю, связывается по радио с землей. Он детально знает материальную часть, сложное аэронавигационное оборудование современной машины, ее боевую технику. Он должен отлично стрелять по воздушным и наземным целям. Отвага, хладнокровие, умение ориентироваться в любой обстановке, дисциплинированность и высокое сознание долга, неукротимая воля к победе — боевые качества советского летчика.

Военно-морское училище имени Сталина имеет замечательные кадры инструкторов-летчиков, энтузиастов своего дела.

Комсомольское звено капитана тов. Гичкина пользуется заслуженной славой. Это по сути небольшой университет высокого летного мастерства. Воспитанник комсомола, капитан Гичкин за 8 лет работы в училище подготовил не один десяток боевых летчиков. Многие из его воспитанников награждены орденами Советского Союза, командуют авиационными подразделениями. В шеренгах передовиков — летная группа инструктора Четверикова, капитаны Рождественский и Глушков, старший политрук Простаков, лейтенант Лысенко и многие другие отдают все силы почетному делу подготовки летных кадров.

Училище празднует День авиации и XXI годовщину своего существования. Вот несколько строк из небольшого письма, полученного командованием училища из N-ской дальневосточной части:

«Выражаю командованию части большое спасибо за летчиков, которые присланы к нам. Во всех отношениях они оказались замечательными людьми, в том числе и в технике пилотирования...»

Высокая оценка плодотворной деятельности за эти годы.

А. КРИВИЦКИЙ.

УЧЛЕТЫ

Смена окончила работу. Сотни людей направились через заводские ворота к трамваям и автобусам.

Группа молодых рабочих и работниц уселась в автобус с трафаретом: «Завод «Большевик»—аэродром». Молодые рабочие и работницы завода отправились на аэродром Осоавиахима овладевать второй специальностью — самолетовождением.

Через час молодые люди были уже в синих комбинезонах и кожаных шлемах. Теперь перед нами не котельщики, не токари и кузнецы, а летчики. Не слышно шуток. Четко отбивая шаг, они направились к самолетам. Через несколько минут десять учебных машин «У-2» оторвались от аэродрома.

Плавно описав в воздухе огромный круг, самолеты опустились точно в назначенном месте. Курсанты доложили командованию о выполнении задания. На лицах—радостная улыбка. Студентки техникума тт. Билык и Богданова, рабочие киевских предприятий тт. Поляков, Ковбий, Калениченко, Посыпайко, Пироженко выполнили сегодня задание на «отлично».

Начальствующий состав клуба, инструктора и техники в прошлом—рядовые рабочие, без отрыва от производства овладевшие летным мастерством. Теперь они обучают самолетовождению все новых и новых молодых патриотов.

Техник Грегуль 4 года назад был прицепщиком возле трактора в Снигиревском районе, Одесской области. Потом работал ездовым на одной из новостроек Киева, мотористом на авторемонтном заводе. В аэроклубе тов. Грегуль учился на «отлично» и получил звание техника. Сейчас он с нетерпением ожидает призыва в Красную Армию. Его заветная мечта—попасть в авиачасть, углубить знания, полученные в аэроклубе, и стать военным летчиком-истребителем.

Летчик-инструктор аэроклуба Алексей Бузулаев был грузчиком, потом плавал рядовым матросом на корабле. Учился в технической школе и одновременно овладевал самолетовождением. Сейчас его звено, в котором летают грузчик завода «Большевик» тов. Харченко, ученик 9-го класса средней школы Смирнов и другие,—одно из лучших в аэроклубе. Бузулаев выпустил уже 3 группы летчиков.

Комиссар летной части аэроклуба несколько лет назад был каменщиком.

Биографии начальствующего состава клуба и его воспитанников почти одинаковы. Это рабочие, колхозники, советские интеллигенты, которых влечет в авиацию пламенная любовь к родине.

...Солнце скрылось за горизонтом. Учлеты уехали домой. А в кабинете комиссара клуба дожидаются трое молодых людей: Адя Чехович из Фастовского района, Киевской области, Аня Клок и Юрий Лисовицкий из села Саврань, Одесской области. Они сдают последние экзамены в Институт электрификации сельского хозяйства и хотят быть курсантами аэроклуба.

Чем об'яснить тягу молодежи к самолету, к благородной профессии летчика? 19-летняя колхозница из Саврани так отвечает на этот вопрос:

— Наша страна, наша партия и великий Сталин дали нам счастливую юность. Мы будем отлично учиться в институте, чтобы стать хорошими специалистами и отблагодарить родину за материнскую заботу о нас. И мы хотим обучиться водить самолеты, чтобы в грозный час войны защищать священные границы своей страны.

Также думают миллионы молодых патриотов нашей прекрасной родины.

Я. РОТАЧ.

Киев. (По телефону).

В ЛЕТНЫЙ ДЕНЬ

Летчик в стратосфере пролетал —
Из тумана буквы вырастали,
Летчик имя в небе начертал,
И с земли его читали:
— Сталин!

Словно облако, оно неслось.
Сталин! —
Им и в поднебесьи жили.
И кому бы ввысь ни довелось
На-ходу взглянуть —
В ладоши били.

Поднимали головы поля,
Зыбились,
Шумели спелым хлебом,
И казалось, что сама земля,
Вскинув руки,
Рукоплещет небу.

АЛЕКСАНДР ЯШИН.



Летчики-истребители: майор тов. М. М. Головня и его жена старший лейтенант тов. К. С. Уразова.

Фото Н. Кулешова.

ЖЕНЩИНА В АВИАЦИИ

Я получаю много писем от женщин. Пишут со всех концов Союза: с Дальнего Востока, из Грузии, Азербайджана. Девушки мечтают работать в авиации. Они спрашивают, как готовить себя для этой работы.

В большинстве писем девушки заявляют о своем желании стать летчицами. Стремление это похвальное, но оно кажется мне несколько односторонним.

Ведь авиация нуждается не только в одних летчиках. Ни один самолет не может подняться в воздух без обслуживающих специалистов. Если не будут работать техники, инженеры, если метеоролог не предскажет погоду,— летчик не сможет летать. Есть масса специальных служб в авиации, и в каждой нужны знающие люди.

По моему мнению, женщины могут иметь любую воздушную специальность. Самая трудная физическая работа у самолета — это работа бортмеханика. Нужно заправлять самолет, подносить масло, приходится работать на морозе, имея дело с металлическими частями. Но мне приходилось нередко видеть девушек и на этой трудной работе. Я знаю многих девушек-бортрадистов, обязанность которых—поддерживать бесперебойную связь самолета с землей на протяжении всего маршрута.

Женщины добиваются в авиации больших успехов. В Батайске, в школе Гражданского воздушного флота, например, есть целая эскадрилья, где все летчики—девушки. Командирами отрядов, инструкторами там также женщины. Многие женщины работают на гражданских линиях. В Москве есть летчица Жордания, работающая в тренировочном отряде. Лучшими летчицами Гражданского воздушного флота являются тт. Гризодубова и Бережная. Гризодубова сейчас начальник Управления международных воздушных сообщений. У нее на линии строгий порядок, самолеты вылетают и прилетают точно по расписанию.

Немало у нас и военных летчиц. Всем знакомы имена Веры Ломако, летчицы-истребителя Нестеренко, Уразовой, сестер Казариновых. Они в совершенстве владеют техникой воздушного боя. Наши летчицы в будущих боях сумеют беспощадно громить врагов.

Но я думаю, что в обстановке войны женщинам предстоит больше работать в тылу. Нужно будет перевозить на самолетах раненых, доставлять снаряжение, боеприпасы, продукты и т. д.

Затем: женщины-летчицы будут играть большую роль в подготовке кадров для военной авиации. Они будут работать в авиашколах, готовить для фронта летчиков истребительной, бомбардировочной, штурмовой авиации.

Тем более ответственны задачи, стоящие перед женщинами, работающими сейчас в авиации. Нужно всесторонне себя развивать, обогащать теоретические свои познания, отшлифовывать свое мастерство, чтобы в будущем быть полноценным инструктором в наших авиашколах.

У нас сейчас больше занимаются стрельбой из винтовок, пулеметов, а ведь практически женщинам придется работать главным образом на оборонных заводах, аэродромах.

Если сейчас на заводах, строящих самолеты, танки, работает много мужчин, то нужно, чтобы жены инженеров, мастеров, рабочих готовились самостоятельно строить эти машины. Считаю, что было бы полезно проводить на заводах оборонные дни, когда женщины будут заменять мужчин.

Важно сейчас поднять вопрос о том, чтобы наши организации Осоавиахима предоставили возможность женщинам, имеющим авиационные специальности, усовершенствовать свои знания и опыт.

Каждому летчику нужно повышать свою квалификацию и техническую грамотность, детально изучать материальную часть. К сожалению, во многих аэроклубах такое всестороннее обучение не налажено. Люди знают мотор, но неглубоко. Между тем они могут, если будут созданы условия, по окончании аэроклубов изучать строение мотора, теорию двигателя и т. д.

Далее у нас еще не каждый летчик, окончивший аэроклуб, умеет читать синоптическую карту. Это большой пробел в образовании пилота. Знание метеорологии сильно помогает летчику в полете. Встретив, например, фронт облаков, летчик будет знать, куда движутся облака, какой силы ветер, с какой стороны можно обойти этот фронт, где должен быть более тонкий облачный слой. Я считаю, что изучение метеорологии—одной из основ штурманского дела—в наших аэроклубах можно наладить без труда.

И особенно Осоавиахим должен позаботиться о том, чтобы женщины, получившие летную подготовку, могли совершенствовать свое мастерство, систематически тренироваться. Надо позаботиться, чтобы девушки, получив авиационную специальность, росли, пополняли свои знания.

Тяга молодежи в авиацию огромная. В школы идут хорошие слесари, прекрасные специалисты, знающие механику. Идут члены партии и комсомольцы. Это—образцовое пополнение авиации.

Наш народ любит авиацию. Когда летчики садятся где-нибудь близ населенного пункта, к ним идут рабочие и колхозники, молодежь. Завязываются долгие беседы. В авиации народ видит олицетворение своей силы.

В День авиации в Советском Союзе миллионы трудящихся смотрят на наши машины, на наших летчиков, радуясь росту воздушных сил. Наши зрители в большом проценте—«авиационные люди». Они отлично различают фигуры высшего пилотажа, типы машин. Они знают фамилии многих летчиков.

Народ смотрит на авиацию, как на любимое детище. Как иногда в семьях отмечают из года в год рост детишек черточками на стене, так и люди, приходя на аэродромы в дни авиации, отмечают из года в год рост своего любимого детища.

Радостно со всем народом в этом году отмечать успехи нашей авиации. Силы ее растут непрерывно. Радостно знать, что множатся кадры женщин бортмехаников, бортрадистов, штурманов, метеорологов, инженеров авиации. Все эти накапливающиеся силы будут играть большую, ответственную роль в обороне социалистического государства.

Герой Советского Союза М. РАСКОВА.

«СТАЛИНСКИЕ СОКОЛЫ»

Ко Дню авиации Гослитиздат выпустил сборник стихов «Сталинские соколы», посвященный памяти В. П. Чкалова.

В книгу вошли лучшие произведения советской поэзии о крылатых людях нашей страны: стихи Маяковского, Джамбула, Асеева, Янки Купала, Тычины, Лебедева-Кумача, Маркиша, Кирсанова, Твардовского и др. Книга состоит из нескольких разделов: «На страже родины», «Крылатая молодежь», «Завоеватели высот», «Сталинские маршруты», «Героические женщины», «Памяти героев».

(ТАСС).

Как создается самолет

Современный самолет—одно из последних достижений человеческой мысли. Под приятными внешними контурами скрывается очень сложный каркас частей самолета: фюзеляжа, крыльев, хвостового оперения и шасси. Самые совершенные материалы, обладающие исключительной крепостью, обеспечивают самолету вполне достаточную прочность.

Весь каркас самолета унизан десятками сложнейших механизмов и проводок.

Сердце самолета — мотор. Это компактный клубок из нескольких тысяч очень точных, очень прочных, красиво и изящно выполненных механических деталей. При минимальном весе он способен дать в распоряжение летчика 1.000—1.200 лошадиных сил мощности и сохраняет эту мощность на высоте 4.000—6.000 метров.

Десятки самых остроумных и сложных авиационных приборов своими стрелками во все время полета докладывают летчику о том, с какой он скоростью летит, на какой высоте, выдерживает ли или уклоняется от заданного курса, поднимается вверх или опускается вниз.

Самолеты сказочно быстро совершенствуются. Приступая к проектированию нового самолета, конструктор должен дать что-то новое, превосходящее все, что существовало до этого.

Главный конструктор завода непрерывно следит за путями развития передовых конструкций самолетов, накапливает данные о них, вынашивает идею новой, более совершенной конструкции.

Постепенно в его сознании все яснее и яснее выявляются контуры будущей машины. Через некоторое время конструктор уже знает полетный вес своего будущего творения, необходимый запас горючего и даже вес отдельных частей самолета и их габаритные размеры. Пройдет немного времени, и в работу включается опытный цех. Мысль конструктора начинает воплощаться в вещь. Столяры-модельщики с идеальной точностью строят деревянную модель будущего самолета. Потом эта модель пойдет в научный институт в аэродинамическую трубу, откуда после испытания конструктор получит летные данные будущего самолета.

Наряду с моделью строится в натуральную величину макет самолета из сосны, фанеры и легкого металла. Летать и двигаться по земле макет не будет. На нем проверяются только расположение оборудования, вооружения и кабины.

Конструктор по макету уточняет свои чертежи. На макете устанавливается абсолютно все, что будет стоять на летном образце самолета.

Но вот готовы чертежи. Центр тяжести работы из конструкторского бюро перемещается в цехи. Включается в работу ведущий инженер.

Заготовительные цехи, цехи, изготовляющие детали, уже обеспечили себя необходимыми приспособлениями — специальным инструментом и четко по графикам выполняют одну деталь за другой, сдавая их в агрегатную сборку.

Параллельно с этим большую работу ведут на смежных заводах и подают в сборочный цех завода — моторы, винты, колеса, резину, приборы, радиостанции и прочие предметы оборудования для нового самолета.

Первый экземпляр каркаса самолета из сборочного цеха идет в зал статических испытаний. Здесь отдельные агрегаты этого самолета испытываются на крепость. Идет проверка в натуру всех наиболее сложных и ответственных расчетов на прочность. Прикрепив к специальному станку фюзеляж, крыло или какую-либо иную часть самолета, искусственным путем, этой части самолета дают нужную нагрузку. Так каждая часть самолета испытывается на прочность.

Параллельно с этим сборочный цех начинает полностью монтажно-сборочные работы. Здесь частенько у очень небольшого об'екта заняты десятки рабочих, мастеров, инженеров, техников, конструкторов. Ведущий инженер в это время не отходит от самолета. Все выполняется здесь под его руководством. При его непосредственном участии разрешаются все спорные вопросы.

Главный конструктор, закончивший все чертежи новой машины, теперь стал постоянным гостем в цехе. Ежедневно по нескольку раз бывает он на месте работ и не только следит за тем, как здесь работают, но и сам дает указания, что желательно получить от того или иного агрегата.

Весь коллектив опытных цехов: рабочие, мастера, инженеры, техники — люди с многолетним опытом, с большим производственным стажем со своей стороны вкладывают все свои знания, весь свой опыт в выполняемые ими детали.

Самолет собран. Он поступает к малярам, которые его красят. Через два—три дня новорожденный, сделав первые шаги по цеху, удобно размещается на мощных весах.

Главный конструктор узнает точный до килограмма вес своего детища. Он хочет, чтобы его новорожденный хотя бы на несколько десятков килограммов был легче расчетного веса.

Но вот конструктор улыбнулся, проверил цифры и дал разрешение вывести самолет на аэродром.

Здесь уже все подготовлено. Летчик-испытатель с нетерпением ждет результатов последнего наземного испытания и заключения бортмеханика.

Все в порядке. Сделав две—три пробежки по аэродрому, наш новорожденный под командой опытнейшего летчика-испытателя делает первые круги над аэродромом. Пятнадцать — двадцать минут, и первый полет заканчивается мягкой посадкой на заводском аэродроме.

Через несколько минут мы уже имеем первое, но вполне обоснованное заключение о новорожденном самолете. Конструктор удовлетворен поведением самолета в воздухе. Это чувство радости за удачно созданный самолет разделяют помощники главного конструктора — конструктора-инженеры, мастера и рабочие.

Инженер-конструктор К. ПЕТРОВ.

г. Москва.

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ СССР

Со дня своего зарождения гражданская авиация Советского Союза окружена вниманием и любовью народа. В 1923 году были созданы два добровольных общества: «Добролет» и «Укрвоздухпуть». С тех пор, особенно же за годы двух сталинских пятилеток, размах и об'ем работы Аэрофлота колоссально вырос.

Первые годы на воздушных линиях эксплоатировались самолеты исключительно иностранного производства. Сейчас разветвленную сеть воздушных магистралей обслуживают только отечественные советские машины. Машины эти по мощности и скорости трудно даже сравнивать с тем, что мы имели, допустим, лет 10—15 назад. Мы располагаем сейчас вполне совершенными скоростными самолетами.

Одна из таких скоростных машин, курсирующих на наших магистралях, — «ПС-84». Этот комфортабельный 21-местный пассажирский самолет развивает скорость 275 километров в час. Предусмотрены все удобства для пассажиров: звукоизоляция, индивидуальная вентиляция, полуоткидные кресла, буфет и пр. Самолет совершает, между прочим, регулярные рейсы Москва—Ашхабад.

От Москвы воздушные магистрали ведут во Владивосток, Ташкент, Одессу, Тбилиси и многие другие пункты Советского Союза. Из Московского аэропорта ежедневно стартует 40 самолетов. В таком отдаленном, окраинном пункте, как Сталинабадский аэропорт, ежедневно совершается десять рейсов, а в Харьковском аэропорту взлетают и совершают посадку 80 самолетов каждый день. Оживленное воздушное сообщение происходит во всех направлениях нашей родины.

Сеть воздушных магистралей страны весьма разветвлена. 16 лет назад она составляла всего 420 километров. К нынешнему году длина воздушных линий одного Аэрофлота достигла 106 тысяч километров — больше, чем в какой-либо стране в мире. Помимо того, на Дальнем Севере весьма широкую сеть имеет полярная авиация Главсевморпути. Общая протяженность воздушных путей Советского Союза—116 тысяч километров. Для сравнения скажем, что линии транспортной авиации Англии занимают 37.656 километров, Франции — 61.944 километра и даже в такой авиационно развитой стране, как США,—103 тысячи километров.

Роль гражданской авиации в народном хозяйстве непрерывно растет. Как транспортное средство, она стала существенным дополнением железнодорожного и водного транспорта. Ей доступны самые отдаленные районы страны, в которых подчас она является единственно возможным видом транспорта. И надо отдать справедливость — авиация сыграла немаловажную роль в под'еме экономики и культуры этих районов.

За вторую сталинскую пятилетку воздушные перевозки возросли по СССР больше чем в десять раз. Грузы, перевозимые воздушным транспортом, весьма разнообразны: хлопок и запасные части машин, посевные материалы и фрукты, пушнина и другие. За последние пять лет перевозка грузов возросла с 1,5 тысячи тонн в 1933 году до 45,3 тысячи тонн в 1938 году.

Почта и газеты — постоянные клиенты наших аэропортов. Большей части пилотов Аэрофлота было поручение по срочной доставке материалов XVIII с'езда ВКП(б) и Второй Сессии Верховного Совета СССР. Пилоты оспаривали друг у друга право выполнять это задание. Кроме линий союзного значения, по которым перевозятся центральные газеты, в республиках и областях местные воздушные линии осуществляют повседневную кольцевую связь с районными центрами, с МТС, совхозами, предприятиями, доставляя местную почту и газеты. В 1933 г. воздушным транспортом было перевезено 2 тыс. тонн почты, а в 1938 году — около 11 тысяч тонн.

Самолет вошел в быт, стал привычным средством транспорта. В некоторых районах нашей страны граждане пользуются самолетом охотнее, чем автомобилем и поездом. Не так давно, например, группа якутских ребят — отличников учебы — в количестве 10 человек, отправляясь в пионерский лагерь «Артек», воспользовалась для ускорения переезда самолетом. И это вовсе не редкий случай. Всего в 1938 году Аэрофлотом перевезено 269 тыс. пассажиров.

В работе гражданской авиации значительное место занимает авиация специального применения. В колхозах и совхозах хорошо известна неоценимая польза аэрохимического метода борьбы с вредителями сельского хозяйства. При участии авиации целиком ликвидирован такой бич сельского хозяйства, как саранча, уничтожаются луговой мотылек, вредители хлопчатника, свекловичных полей, виноградников, садов.

Работу по борьбе с вредителями наша авиация ежегодно проводит на площади в полмиллиона гектаров.

Свыше 16.000 больных получили своевременно необходимую им срочную медицинскую помощь благодаря применению авиации.

Авиация проникает во все отрасли народного хозяйства. Инженеры, пилоты и научные работники Аэрофлота пытливо работают над углублением форм ее работы, повышением ее эффективности.

Скоростных самолетов в аэрофлоте становится все больше. Происходит техническая реконструкция аэропортов. Большинство аэродромов оборудовано автостартерами, позволяющими в одну—две минуты запустить мотор.

Механизирована заправка: бензозаправщики и водо-маслозаправщики ускоряют во много раз подготовку самолета. Компрессоры дают возможность быстро заряжать самолетные баллоны. Все это ведет к сокращению стоянок, т. е. к повышению коммерческой скорости.

Однако повышение коммерческой скорости—это далеко не все, что нам требуется. Повышение надежности, регулярности, систематическое осуществление рейсов в любое время суток, в любое время года, в любую погоду — важнейший элемент успешного использования новой материальной части. Ответственны задачи в направлении службы связи и сигнализации.

Самолеты и оборудование трасс находятся на высоком уровне культуры. На такую же высоту надо поставить и культуру авиаперевозок, в особенности обслуживания пассажиров, чего еще, к сожалению, сказать нельзя.

Правда, за последнее время дисциплина среди работников Аэрофлота крепнет. Мы стремимся к тому, чтобы она у нас была на таком же высоком уровне, как и в Военно-Воздушном Флоте нашей Красной Армии.

Работники Аэрофлота учатся у военных летчиков мужеству, отваге, смелости, отличному владению материальной частью. Реально ощущаются плоды этой учебы. Пилоты тт. Тютнев, Бычков и другие провели десятки рейсов по трассе Москва—Новосибирск на высоте три—четыре тысячи метров, пользуясь методами слепого полета, и разработали наивыгоднейшие режимы полетов. Они доказали, что установленные скорости самолетов могут быть повышены на 25—30 километров в час.

В исключительно сложной обстановке поддерживают регулярную связь с Памиром пилоты Таджикского управления. Горные условия, изменчивая метеорологическая обстановка воспитывают у наших пилотов отличные летные качества, бесстрашие, волю.

Будничная работа пилотов богата примерами отваги и мужества. Работники Аэрофлота стремятся оправдать высокую оценку, данную наркомом обороны тов. Ворошиловым в речи на XVIII с'езде ВКП(б), указавшим, что Гражданский воздушный флот «в случае войны, будет целиком обслуживать нужды обороны. Во главе его стоит Герой Советского Союза тов. Молоков, который держит постоянную тесную связь с Красной Армией и делает все необходимое для того, чтобы Гражданский Воздушный Флот креп, развивался и был способным в нужное время оказывать содействие боевым силам Военного Воздушного Флота в деле защиты Родины».

Неустанно работая над укреплением Гражданского воздушного флота, дисциплины, регулярности, коллектив Аэрофлота стремится оправдать постоянную заботу об авиации любимого отца летчиков товарища Сталина.

Заместитель начальника Главного управления Гражданского воздушного флота М. КАРТУШЕВ.



Участники велопробега сопка Заозерная — западная граница СССР на стадионе «Динамо» в Москве. Слева—велосипедисты А. А. Кошелев, А. В. Баканов и Т. Г. Гоголев. У микрофона — командор пробега А. Е. Тимохов. Фото М. Петухова.

ПО СОВЕТСКОЙ СТРАНЕ

(По телефону и телеграфу от редакций республиканских, краевых и областных газет и корреспондентов «Правды»)

СОВЕЩАНИЕ АКТИВА РАБОТНИКОВ ЗДРАВООХРАНЕНИЯ УКРАИНЫ

КИЕВ, 17 августа. (Корр. «Правды»). Сегодня закончилось республиканское совещание актива работников здравоохранения Украины, посвященное итогам работы Наркомздрава УССР за первую половину 1939 г. и задачам здравоохранения во втором полугодии. Доклад на эту тему сделал народный комиссар здравоохранения Украины тов. Овсиенко.

Выступавшие по докладу товарищи отмечали успехи, достигнутые в здравоохранении Украины, а также критиковали Наркомздрав и его местные органы. Указывалось, что Наркомздрав не обеспечивает сельские медицинские участки врачебными кадрами. Из 104 врачей, направленных в районы Киевской области, на места прибыло лишь 26. Из 153 медицинских участков Каменец-Подольской области располагают транспортом только 40. Областные отделы здравоохранения плохо используют отпускаемые правительством средства на капитальное строительство.

Вчера на вечернем заседании присутствовали тт. Н. С. Хрущев, председатель Совнаркома Украинской ССР тов. Л. Р. Корниец, секретари ЦК КП(б)У тов. М. А. Бурмистенко и Д. С. Коротченко. Тов. Корниец выступил на совещании с речью.

В принятой резолюции совещание наметило конкретные меры к устранению недостатков, о которых говорилось в прениях.

Участники совещания послали приветствия товарищам Сталину, Молотову и Хрущеву.

—o—

ВОЕННО-МЕДИЦИНСКАЯ АКАДЕМИЯ В КУЙБЫШЕВЕ

КУЙБЫШЕВ, 17 августа. (Корр. «Правды»). В этом году в Куйбышеве открывается Военно-Медицинская академия. Сейчас заканчиваются приемные испытания. Старшие курсы уже укомплектованы и приступили к регулярным занятиям.

С 1 сентября начнутся занятия на всех 5 курсах академии.

—o—

КРУПНАЯ ПОБЕДА БЕЛОРУССКИХ ТОРФЯНИКОВ

МИНСК, 17 августа. (ТАСС). Торфяная промышленность Белорусской ССР 15 августа выполнила установленный годовой план добычи торфа на 100,6 процента. Добыто 2.954,4 тысячи тонн—на 548 тысяч тонн торфа больше против прошлого года.

Торфяники Белоруссии обязались полностью и своевременно просушить и убрать весь добытый в этом году торф. На всех торфозаводах республики продолжается добыча торфа сверх плана.

—o—

ВЫПОЛНЕН 8-МЕСЯЧНЫЙ ПЛАН

ДНЕПРОПЕТРОВСК, 17 августа. (По телеграфу). Доменщики Днепропетровского завода металлургического оборудования встречают четвертую годовщину стахановского движения новыми производственными победами. 17 августа доменный цех завода выполнил 8-месячный план выплавки чугуна.

Также выполнил 8-месячный план коллектив мартеновской печи № 1 этого завода. («Днепровская правда»).

—o—

МЕТОДИЧЕСКАЯ ВЫСТАВКА ДЛЯ ПЕДАГОГОВ

ИЖЕВСК, 17 августа. (По телеграфу). Институт усовершенствования учителей в целях передачи опыта лучших педагогов открыл методическую выставку. В двух залах размещено свыше пятисот экспонатов, показывающих работу учителей начальных и средних школ. Среди экспонатов — планы воспитательной работы, различные наглядные пособия, образцы ученических работ, сделанные детьми модели планеров, пароходов, вышитые коврики, коллекции, гербарии. Посетители и учителя дают самые положительные отзывы о выставке. («Удмуртская правда»).

—o—

ОБИЛЬНЫЙ УРОЖАЙ ВИНОГРАДА

ОДЕССА, 17 августа. (Корр. «Правды»). В Одесской области созрел обильный урожай винограда. Отдельные колхозы приступили к уборке. Артель имени Карла Либкнехта снимает по 13 тонн с гектара. Высокий урожай также в колхозе имени 20-летия Октября.

Виноград нового урожая будет доставлен в крупнейшие города Союза.

ПОКАЗ НАРОДНОГО ТВОРЧЕСТВА УКРАИНСКОЙ ССР

Беседа с заместителем начальника Управления по делам искусств при СНК УССР профессором А. М. Луфер

29 августа в Зеленом театре Всесоюзной сельскохозяйственной выставки начнется показ народного творчества Советской Украины. Лучшие участники художественной самодеятельности цветущей республики приедут в красную столицу, чтобы продемонстрировать высокие образцы искусства, созданного великим украинским народом. Это не только прекрасные певцы, плясуны, музыканты,—это передовики социалистического земледелия, лучшие стахановцы колхозных полей.

Весь показ будет проведен как большое художественно цельное представление. В основу его положены три части.

Первый эпизод посвящен раскрытию темы героического прошлого украинского народа.

Второй эпизод воссоздаст величественную картину гражданской войны. В этой части будет показано, как украинский народ в союзе с великим русским народом, под руководством партии большевиков нещадно бил немецких оккупантов. В этом эпизоде зритель увидит мужественный образ пролетарского полководца Щорса.

Третий, заключительный эпизод представления рисует зажиточную, культурную жизнь колхозной деревни. Радостные, бодрые песни звенят над селом. Колхоз-миллионер справляет праздник урожая. Народ веселится в колхозном парке культуры и отдыха. Яркие краски, веселые мелодии, четкий ритм народных танцев, исполняемых сводным коллективом в 320 человек...

Такова в общих чертах картина представления, которое будет показано участникам и экскурсантам Всесоюзной сельскохозяйственной выставки и москвичам.

В показе участвуют 600 человек, в том числе ансамбль танцоров-стариков, ансамбль песни и пляски краснoармейской самодеятельности Украины, замечательные кобзари, певцы, танцоры.

В художественном оформлении представления видное место отводится показу прекрасных образцов народного творчества—ковров, художественной вышивки и др.

Специально для предстоящего выступления создан ряд новых произведений. Из них следует отметить партизанскую песню и новую песню о Сталине. Песня о Сталине будет в заключение представления исполнена всеми участниками.

Авторы текста представления—поэты тт. Голованивский и Первомайский, режиссер—тов. Экк, художник—тов. Уманский, руководитель хореографической части—тов. Вирский, музыка композитора тов. Столяр. Художественный консультант—тов. Довженко.

Показ народного творчества Украинской ССР продлится в течение шести дней.

ВАЗЫ ДЛЯ ДВОРЦА СОВЕТОВ

ЛЕНИНГРАД, 17 августа. (Корр. «Правды»). На ленинградских заводах «Русские самоцветы» организовано производство ваз из уральских и алтайских цветных камней. Первые четыре вазы, высотой от 100 до 120 сантиметров, сделаны из уральского орлеца малинового цвета с черными прожилками и из красного и фиолетового порфира. Вазы уже отправлены в Москву для просмотра специальной комиссией.

В ближайшее время заканчивается изготовление пятой вазы высокохудожественной резной работы. Эта ваза будет посвящена памяти великого летчика нашего времени В. П. Чкалова. На лицевой стороне вазы изображается барельеф Валерия Павловича, а на обратной—мощная эскадрилья самолетов.

После окончательного утверждения комиссией первых пробных экземпляров заводы «Русские самоцветы» приступят к массовому производству ваз больших и малых размеров для украшения Дворца Советов.

500-ЛЕТИЕ КАЛМЫЦКОГО ГЕРОИЧЕСКОГО ЭПОСА «ДЖАНГАР»

ЭЛИСТА, 17 августа. (ТАСС). В мае 1940 года будет отмечен 500-летний юбилей замечательного произведения калмыцкого устного народного творчества — «Джангара». В этом героическом эпосе ярко выражены надежды и чаяния народа о свободе и счастье, отражена его многовековая борьба за свою государственную и национальную самостоятельность против иноземного ига.

В Элисте создан республиканский юбилейный комитет. В улусах и аймаках Калмыкии развертывается деятельная подготовка к знаменательной дате. Готовятся к печати иллюстрированные издания «Джангара» на калмыцком и русском языках.

Все существующие записи эпоса относятся к дореволюционным временам. Областной комитет ВКП(б) и Совнарком Калмыцкой АССР постановили произвести новую запись «Джангара». Для этого в сентябре созывается республиканский слет джангарчей, сохранивших до наших дней гениальное творение своего народа.

Юбилей «Джангара» явится большим праздником калмыцкой литературы. Совнарком и союз советских писателей республики об'явили конкурс на лучшие прозаические и драматургические произведения. Калмыцкие писатели уже работают над пьесами по мотивам «Джангара».

Союз советских писателей СССР создал комитет по проведению пятивекового юбилея «Джангара», в который вошли тт. П. А. Павленко, В. И. Лебедев-Кумач, академик Ю. М. Соколов, А. А. Иєбах и др.

АРХЕОЛОГИЧЕСКИЕ РАСКОПКИ В КАРЕЛИИ

ПЕТРОЗАВОДСК, 17 августа. (Корр. «Правды»). Почти ежегодно в Карелию приезжают экспедиции для производства археологических раскопок. В устье реки Выг и на берегу Онежского озера, у селения Бесов Нос, на гранитных скалах сохранились изображения разных сцен охоты на животных. В глубине одной скалы археологи обнаружили жилище первобытного человека, много орудий охоты, остатки глиняной посуды. На северном Оленьем островке, затерявшемся в Онежском озере, открыт могильник каменного века. За три года здесь вскрыто 165 погребений, в каждом из них найдены гарпуны из кости и рога, шлифованные ножи.

Многочисленные стоянки первобытного человека обнаружены в Медвежегорском районе. Близ Повенца найдены орудия человека каменного века, большое количество обломков глиняной посуды, несколько сверл из кварца, специальные штампы для нанесения узоров на посуду.

Поселения каменного века известны во многих местах Карелии. Недавно вернулась экспедиция с полуострова Вой-Наволок. При раскопках удалось обнаружить каменные сверла, грузила для сетей, охотничьи орудия.

В Карельском музее организуется выставка, на которой будут показаны итоги работ экспедиций за последние годы.

ПОХОРОНЫ ХУДОЖНИКА И. И. БРОДСКОГО

ЛЕНИНГРАД, 17 августа. (Корр. «Правды»). Сегодня в Ленинграде состоялись похороны художника-орденоносца, директора Всероссийской академии художеств, заслуженного деятеля искусств И. И. Бродского.

Перед выносом тела в Рафаэлевском зале Академии художеств происходила гражданская панихида. С речами, посвященными выдающемуся мастеру советской живописи, выступили заслуженный деятель искусств тов. Манизер, от Комитета по делам искусств при Совнаркоме СССР — тов. Шаповалов, от оргкомитета союза советских художников и художников Москвы — заслуженный деятель искусств художник тов. Герасимов, от художников Украины — тов. Бойченко и другие. Тысячи трудящихся Ленинграда провожали останки покойного.

У открытой могилы на Волковом кладбище состоялся траурный митинг. И. И. Бродский похоронен на литераторских мостках, вблизи могилы академика И. П. Павлова.

НЕЗАКОННЫЕ ДЕЙСТВИЯ ЯПОНСКОЙ ФИРМЫ «МАЦУО ДОКИЯРД»

ВЛАДИВОСТОК, 17 августа. (ТАСС). 24 июля с. г. в своем ответе на японский меморандум Наркоминдел отметил пособничество со стороны японского правительства незаконным действиям фирмы «Мацуо Докиярд», не только отказавшейся доставить заказанные пароходы, но и вернуть взятый аванс в размере 1.647.750 иен. Вот история этого возмутительного дела.

Торгпредство СССР в Японии заключило 18 сентября 1936 г. в г. Токио договор с японской фирмой «Мацуо Докиярд» на постройку и поставку названной фирмой для СССР трех пароходов.

По договору фирма обязана сдать пароходы в период 15 мая—30 июня 1937 г. Эти сроки фирмой соблюдены не были и фирма потребовала продления сроков сдачи заказанных ей пароходов. Торгпредство СССР в Японии сочло возможным пойти фирме навстречу и дополнительным соглашением, заключенным 23 августа 1937 г., были установлены новые сроки сдачи пароходов, отнесенные на период 1 декабря 1937 г. — 1 марта 1938 г. Затем дополнительным соглашением от 20 ноября 1937 г. Торгпредство согласилось увеличить стоимость заказанных пароходов по договору от 18 сентября 1936 г. Общая стоимость всех трех заказанных пароходов составляла 2.535.000 иен. В соответствии с соглашением от 20 ноября 1937 г. увеличение стоимости составило 25% от стоимости, установленной в договоре, или на 633.750 иен.

Заключение Торгпредством двух упомянутых дополнительных соглашений свидетельствует о стремлении Торгпредства благожелательным образом удовлетворить просьбу фирмы о продлении сроков сдачи и об увеличении стоимости пароходов, хотя по договору от 18 сентября 1936 г. Торгпредство в этом отношении не только не приняло на себя каких-либо обязательств, но имело право, при несоблюдении фирмой сроков сдачи, установленных договором, потребовать от фирмы уплаты неустойки. К началу марта 1938 г. (с просрочкой на три месяца против срока, установленного дополнительным соглашением от 23.VIII—1937 г.) был готов к окончательной сдаче первый из указанных пароходов «Большевик». Два других парохода «Комсомолец» и «Волочаевец» — к этому времени были спущены на воду и достраивались на воде.

Неожиданно, 12 марта 1938 г. фирма сообщила Торгпредству об отказе от выполнения фирмой договора и от сдачи уже готового парохода. Одновременно фирмой было запрещено инокспертам-приемщикам Торгпредства, наблюдающим за постройкой пароходов, пребывание на территории завода фирмы.

Такое заявление, сделанное спустя полтора года после заключения договора и после получения от Торгпредства в счет этого договора аванса в сумме 1.647.750 иен, является с коммерческой точки зрения совершенно недопустимым и свидетельствует о совершенно нелойяльном отношении к выполнению обязательств, принятых перед советской стороной.

После этого заявления фирмы Торгпредство предприняло многократные попытки к обратному получению от фирмы выданного ей Торгпредством аванса и к получению причитающейся Торгпредству, согласно договора, неустойки в 10% от суммы договора.

Непосредственное обращение к фирме «Мацуо Докиярд», а равно к 99 банку и к обществу «Семидзи Бозки», выдавшим Торгпредству гарантии за компанию «Мацуо Докиярд», встретило немотивированный грубый отказ в удовлетворении законных требований Торгпредства. Обращение в официальные японские органы, в том числе в Министерство Иностранных Дел с представлением об оказании Торгпредству содействия в получении бесспорно причитающейся ему суммы, не дало никаких результатов.

В конечном итоге Торгпредству не оставалось ничего иного, как только обратиться в японский суд с иском к упомянутым трем фирмам о возврате аванса и об уплате договорной неустойки. Исковое заявление в Токийский окружной суд было подано в декабре 1938 г. Только спустя четыре месяца после подачи искового заявления, 8 апреля с. г. состоялось первое заседание суда. Несмотря на явную несостоятельность отговорок фирмы, суд все же отложил рассмотрение дела еще более чем на 2 месяца — на 14 июня 1939 года.

В заседании суда 14 июня 1939 г. ответчики выдвинули новое «возражение», сводившееся к тому, что дело не подлежит рассмотрению суда, поскольку один из сотрудников Торгпредства, подписавший договор, выбыл из Японии и, следовательно, Торгпредство в суде представлено не надлежащим образом.

Несмотря на явную юридическую несостоятельность подобного заявления, очевидную для каждого юриста, японский суд счел возможным, не рассматривая иска Торгпредства по существу—отложить дело еще на 4 месяца и назначил следующее заседание на 4 октября 1939 г.

Прохождение этого дела в суде показывает, что последний представляет ответчикам по данному делу широкое содействие для уклонения от возмещения незаконно присвоенных сумм, принадлежащих Торгпредству.

Таким образом установлено и доказано, что

1) Фирма «Мацуо Докиярд» нарушила договор и отказалась от поставки пароходов;

2) Фирма «Мацуо Докиярд» отказалась вернуть полученный ею аванс в размере 1.647.750 иен;

3) Все обращения по этому вопросу в Министерство Торговли и Финансов, к гарантировавшему этот договор банку и в Министерство Иностранных Дел не дали никакого результата;

4) Японский суд стал на сторону фирмы, прикрывая этим незаконные действия дирекции «Мацуо Докиярд».

Такое нарушение фирмой своих обязательств и отказ заинтересованных министерств и японского суда от вмешательства в это дело в целях удовлетворения абсолютно бесспорных требований Торгпредства СССР — могли произойти только по прямому указанию японского правительства, на которое, таким образом, падает ответственность за все это возмутительное нарушение японской фирмой и гарантами своих обязательств.

ВСЕСОЮЗНАЯ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННАЯ ВЫСТАВКА

ЦЕННЫЙ ОПЫТ

Семь лет я работал на тракторах различных марок. Казалось, освоил все тонкости дела. Но когда на выставке я ознакомился с работой лучших трактористов, то понял, какие неисчерпаемые возможности имеются для повышения производительности машин. С каждым годом наша страна обогащается новыми, более совершенными машинами. И эта новая техника широко представлена в павильоне Механизации.

Подойдешь к одной машине, к другой, и не хочется оторваться — до того они хороши, удобны и высокопроизводительны. И радостно на душе оттого, что этими машинами у нас научились управлять простые люди колхозной деревни. Ведь совсем недавно на колесных тракторах вырабатывали за сезон каких-нибудь сто—полтораста гектаров, а сейчас эта «норма» далеко осталась позади.

Инициатор стахановского движения среди трактористов, бригадир А. Е. Волошин (Ленинградская МТС, Краснодарского края) в 1935 году добился выработки на каждый трактор «СТЗ» 1.671 гектара. Это был всесоюзный рекорд. В тот год средняя выработка на трактор по стране составляла 427 гектаров. Через два года союзный рекорд А. Е. Волошина был перекрыт на пятьсот гектаров. В том же 1935 году по стране насчитывалось всего лишь семь трактористов, выработавших за свою смену на колесный трактор свыше тысячи гектаров. А в прошлом году таких трактористов насчитывалось около тысячи.

То же самое произошло и с выработкой на тракторах «ЧТЗ». Знатная трактористка, ныне депутат Верховного Совета СССР, Паша Ковардак три года назад за свою смену дала 2.906 гектаров, а уже в следующем году (1937 г.) бригадир И. И. Бортаковский в Рязанской области добился средней выработки по бригаде 6.402 гектаров.

Меня, как тракториста, интересовал конкретный опыт стахановцев. Я успел с ним ознакомиться. Особенно подробно изучал опыт трактористов в павильоне «Зерно». Поучиться есть чему. Опыт накоплен огромный.

Передовики многое сделали для того, чтобы полностью использовать тяговую мощность трактора. На ярких примерах показано, как лучшие трактористы сумели повысить производительность труда путем полного использования мощности трактора. Практически доказано, что к трактору «ЧТЗ» можно прицеплять не четыре культиватора, как это делают обычно, а шесть. На бороновании к колесному трактору можно прицепить обыкновенных борон «зиг-заг» не десять—двенадцать, а больше — восемнадцать. Это позволяет повысить производительность труда в полтора раза.

Эти и другие интересные детали заслуживают большого внимания. Каждый тракторист, побывавший на выставке, непременно должен с ними познакомиться, чтобы широко использовать новые методы работы трактористов у себя в МТС. Все новое, интересное я буду пропагандировать среди трактористов, добиваться широкого внедрения передового опыта.

Депутат Верховного Совета Казахской ССР **В. М. ЧУВАШОВ.**

—o—

ПОБЕДА ЛЬНОТЕРЕБИЛЬЩИКОВ

ГОРЬКИЙ, 17 августа. (Корр. «Правды»). Борясь за право участия на Всесоюзной сельскохозяйственной выставке в 1940 году, стахановец-льнотеребильщик Заветлужской МТС тов. Дубровин за день вытеребливает по 12—14 гектаров вместо 3 гектаров по норме. За 12 рабочих дней он выполнил две сезонных нормы и заработал 2.217 рублей.

В результате развернувшегося соревнования в среднем по МТС каждый льнотеребильщик на машине «ВНИИЛ-5» убрал за 12 рабочих дней по 63 гектара, превысив на 8 га сезонную норму.

Ощутимое доказательство

Мое первое посещение Всесоюзной сельскохозяйственной выставки, естественно, явилось лишь беглым осмотром того подавляющего богатства, которое там показано. Но уже и это первое впечатление превратилось для меня в незабываемое переживание.

Впервые за последние два десятилетия мы увидели все то, что достигнуто в результате гигантских усилий, не через призму статистических докладов, а на живой действительности. Впервые нам показали новую жизнь, которая родилась во всех концах этой необ'ятной страны, показали на этой прекраснейшей праздничной площади, раскрыли все богатство советской жизни перед нашими глазами.

Если мы, никогда не сомневавшиеся в правильности учения Ленина—Сталина о строительстве социализма, внимательно следившие за неудержимым ростом этого строительства и знавшие о его успешных результатах, все же стоим в изумлении перед всем тем, что нам показывают народы Советского Союза, то легко себе представить, как должна повлиять эта выставка на скептиков в странах капитала, которые при дружеском отношении к СССР все же видели в коллективизации сельского хозяйства спорный эксперимент или утопию, а при враждебном отношении даже пытались все советские успехи представить как «потемкинские деревни»! Но здесь, перед лицом фактов, которые можно ощупать, которых нельзя отрицать, которые можно взвесить и измерить,—здесь пришлось бы замолчать всем тем западным мудрецам, которые упорно отказывались верить статистическим таблицам и цифрам, показывающим бурный рост советского хозяйства.

А как бы повлияли эти «чудеса» на тех, которых выставка ближе всего касается! Я имею в виду крестьян в буржуазно-демократических и фашистских странах. О них я думал в течение всего времени моего пребывания на выставке. Я вспоминал о своих беседах в дофашистской Германии с мекленбургскими, гессенскими, баварскими, силезскими арендаторами, мелкими животноводами, лесорубами, нищими швейцарскими, французскими крестьянами, сыновья которых должны были итти в поденщики, так как жалкий клочок земли не мог прокормить всю семью, с бедными крестьянами Арагонии и Каталонии. Все они неизменно задавали один вопрос: как живется крестьянам в Советском Союзе? Расскажи нам подробно, хорошее ли это дело коллективизация; можно ли действительно в Советском Союзе иметь землю, не платя аренды; правда ли, будто в СССР нечего бояться, что твое хозяйство продадут с молотка? И если это действительно так, то лучше ли живется советским крестьянам, чем нам?

Я старался дать ответ на все эти, подчас наивные, вопросы. Большинство крестьян верило мне. По крайней мере они знали, что я-то сам верю в победу колхозного строя. Но крестьяне во всем мире одинаковы. Они относятся с недоверием ко всякой попытке убедить их с помощью цифр. Крестьянину нужно видеть конкретный факт, ощупать его, измерить, взвесить. Если я скажу отсталому крестьянину, что он должен использовать новые удобрительные средства для повышения урожайности, он скажет — оставьте меня в покое с вашей наукой! Но он сразу поверит, если я ему принесу более крупные и лучшего качества колосья, чем те, которые уродились на его поле.

Об этих именно крестьянах я все время думал. Здесь, в павильонах выставки, они бы отбросили свои сомнения, свое недоверие, отказались бы от своих консервативных возражений. Здесь у них раскрылись бы глаза. Здесь, где они могли бы всеми своими пятью чувствами воспринять, почувствовать и осознать результаты сельскохозяйственной политики СССР, они бы уже не нуждались в каких-либо уговорах. Да, если бы можно было перенести эту прекрасную выставку в страны капитала, то все прочие методы убеждения оказались бы излишними. Какой крестьянин и рабочий, какой ученый, какой культурный человек, сохранивший здравый смысл и совесть, мог бы после этих столь ощутимых доказательств еще сомневаться в нашей аксиоме о правильности учения Ленина—Сталина!

ЭРИХ ВЕЙНЕРТ.

КОЛХОЗНИКИ О ВЫСТАВКЕ

ЛЕНИНГРАД, 17 августа. (Корр. «Правды»). Колхозница-льноводка тов. Шилова, участница Всесоюзной сельскохозяйственной выставки, вернувшись из Москвы в свой родной колхоз Покровка, Демянского района, подробно рассказала односельчанам о замечательном опыте передовиков, добившихся стахановских урожаев. Тов. Шилова делает доклады и проводит беседы о выставке и среди колхозников других артелей. Недавно она сделала сообщение о выставке в колхозе им. Ворошилова. После ее доклада колхозники попросили Шилову провести беседы о выставке по бригадам.

Тов. Шилова свои беседы тесно увязывает с задачами колхозов, реализуя знания и опыт, приобретенные на выставке. В колхозе им. Ворошилова она, например, помогла организовать быстрое теребление льна.

Из Демянского района, Ленинградской области, на выставке побывали 50 человек. Они стали активными проводниками богатейшего опыта передовиков сельского хозяйства. Председатель передового колхоза «Смена» тов. Яковлев подробно поделился своими впечатлениями о выставке в колхозе им. Горького. Его простой, но увлекательный рассказ о самоотверженной работе лучших людей сельского хозяйства, добившихся больших урожаев, воодушевил присутствующих. Здесь же на собрании было решено ликвидировать отставание колхоза в уборке урожая.

ЗА ВЫСОКИЙ УРОЖАЙ ХЛОПКА

БАКУ, 17 августа. (По телеграфу). В колхозах Азербайджана с огромным под'емом обсуждают обращение 1.500 участников выставки — стахановцев социалистических полей Узбекистана, Азербайджана, Туркменистана, Таджикистана и Киргизии. Колхозники горячо приветствуют инициативу передовых людей пяти союзных республик. На общем собрании колхоза «Кзыл Орду», Али-Байрамлинского района, сеющего египетский хлопок, председатель колхоза Бегирхан Гунашев сказал:

— Чтобы быть достойными соревнования пяти братских республик, мы должны сдать государству не семь центнеров в среднем с гектара, а вдвое больше. Для этого надо довести до конца защиту нашего прекрасного хлопка от совки, организованно провести уборку.

Бригады колхоза заключили договоры на соревнование. Бригада Агасета Мирзоева обязалась с своего участка в 70 гектаров сдать не менее 18 центнеров с га, бригада Закар Амирова — 20 центнеров. («Бакинский рабочий»).

ПРИЕМ ЧРЕЗВЫЧАЙНОГО И ПОЛНОМОЧНОГО ПОСЛА ТУРЦИИ г-на АЛИ ХАЙДАР АКТАЙ тов. МОЛОТОВЫМ В. М.

Председатель Совета Народных Комиссаров СССР тов. Молотов В. М. принял 17-го августа Чрезвычайного и Полномочного Посла Турции г-на Али Хайдар Актай.

Положение в Данциге

ПАРИЖ, 17 августа. (ТАСС). Варшавский корреспондент агентства Гавас сообщает, что вчера утром в Данциге состоялась встреча польского генерального комиссара Ходацкого с председателем данцигского сената Грейзером. Ходацкий затем выехал из Данцига в Варшаву для доклада министру иностранных дел о результатах своих переговоров с Буркхардтом и Грейзером.

Корреспондент добавляет, что предполагавшаяся *вчера в Данциге конференция* с участием верховного комиссара Лиги наций в Данциге, польского генерального комиссара в Данциге и председателя данцигского сената не состоялась.

ВАРШАВА, 17 августа. (ТАСС). Вслед за арестами польских таможенных инспекторов данцигские власти начали преследование польских почтовых служащих. Этим самым данцигские власти стремятся подорвать права Польши содержать собственную почтовую службу на территории «вольного города». Польское телеграфное агентство Экспресс сообщает, что вчера в Данциге арестован без всяких оснований польский почтальон Леснау. На запрос польских властей относительно причин ареста данцигские власти отказались ответить.

ПАРИЖ, 17 августа. (ТАСС). Как сообщают из Данцига, германские фашистские агенты усиливают в городе террор. Вчера ночью агенты гестапо произвели облаву на большое данцигское кафе, арестовав несколько человек.

В различных пунктах Данцига установ*лены зенитные орудия и военные посты*, что чрезвычайно усилило беспокойство населения.

Повидимому, в помощь данцигским фашистам, из Италии прибыл в Данциг чиновник итальянского министерства пропаганды Джустиниани. В прошлом Джустиниани являлся секретарем при верховном комиссаре Лиги наций в Данциге.

Как сообщают из Варшавы, вчера на пограничную польскую станцию Бейтен (юго-запад Польши) был произведен налет прибывших из Германии фашистов. Фашисты пытались проникнуть на польскую часть пограничной станции.

Германские угрозы по адресу Польши

БЕРЛИН, 17 августа. (ТАСС). После переговоров в Зальцбурге и Берхтесгадене волна антипольских выступлений в германской печати продолжает нарастать. Требования, пред'являемые Германией к Польше, также возрастают. Тон германских газет стал еще более угрожающим. Антианглийские выступления стали также более резкими и грубыми. В настоящее время германская печать уже не ограничивается требованием возвращения Данцига Германии. После переговоров в Зальцбурге и Берхтесгадене со страниц газет не сходят требования о предоставлении Германии и так называемого Польского коридора. Так, например, «Берлинер берзенцейтунг» пишет в передовой об «издевательствах» над немцами в коридоре и о том, что сообщение с Восточной Пруссией через коридор стало якобы вообще невозможным. Газета заявляет, что положение в коридоре делается «нетерпимым» и что проблема коридора «не может оставаться неразрешенной».

Особенно неистовствует итальянская печать, выступлениям которой германские газеты предоставили сегодня особенно большое место. В угрожающем тоне «Джорнале д'Италиа» заявляет, что в случае конфликта Польша «будет занята и завоевана».

ПРЕСЛЕДОВАНИЯ ПОЛЯКОВ В ГЕРМАНИИ

ВАРШАВА, 17 августа. (ТАСС). Как сообщает Польское телеграфное агентство, германские власти закрыли так называемое малое пограничное движение с Польшей в районе Рыбникского уезда, Верхней Силезии. Малым пограничным движением называется переход границы без специальной визы жителями пограничной полосы, работающими на территории другого государства и пользующимися постоянными пропусками.

Польские власти ответили на германское мероприятие контрмерой, закрыв малое пограничное движение на протяжении всей Верхней Силезии.

ПАРИЖ, 16 августа. (ТАСС). Как сообщают из Варшавы, германская полиция отобрала у польского населения Верхней Силезии под предлогом проверки документов паспорта. Несмотря на заверение, что паспорта будут скоро возвращены, последние до сих пор задерживаются. Эти меры коснулись лишь польского населения и главным образом тех поляков в Германской Силезии, которые *отправляются на работу в* Польшу. В настоящее время они лишены возможности отправиться в Польшу в виду отсутствия у них на руках документов.

РАСКРЫТИЕ ГЕРМАНСКОГО ШПИОНСКО-ДИВЕРСИОННОГО ЦЕНТРА В ПОЛЬШЕ

ВАРШАВА, 17 августа. (ТАСС). Польское телеграфное агентство (ПАТ) публикует официальное сообщение о раскрытии польской полицией германского шпионско-диверсионного центра в Верхней Силезии.

Как утверждает агентство, следственным органам удалось раскрыть этот центр после ареста убийцы польского пограничника Извагеля и организаторов нападения на другого польского пограничника, совершенного на польско-германской границе. Показания арестованных, а также материалы, найденные у них во время обысков, указали на существование особого шпионско-диверсионного центра в Германской Силезии. Германский шпионско-ди*версионный центр поддерживал тесный* контакт с шпионским центром на территории Польской Силезии. В этот центр входил ряд немцев—польских подданных, уличенных в передаче германским властям информации о польских вооруженных силах и в подготовке террористических актов против польских пограничников.

По делу германского шпионско-диверсионного центра польские власти арестовали в Польской Силезии несколько десятков лиц.

Инцидент на франко-германской границе

ПАРИЖ, 17 августа. (ТАСС). По сообщению агентства Гавас, на франко-германской границе, в районе Меца, вчера вечером произошел следующий инцидент.

Таможенник французского пограничного поста, находясь на дороге между селениями Хейнинг и Лейдинг, увидел на французской территории германский автомобиль с тремя лицами, из которых двое были одеты в военную форму. Когда французский таможенник подошел к автомобилю, *сидевшие в нем набросились на него* и оглушили его. Захватив с собой оружие, плащ и головной убор французского таможенника, нарушители границы сели затем в автомобиль и скрылись. Власти Меца начали следствие.

Немедленно по получении сведений об инциденте французское министерство иностранных дел заявило дипломатический протест германскому правительству.

ЕВРЕЙСКИЕ ПОГРОМЫ В ЧЕХО-СЛОВАКИИ

ПРАГА, 17 августа. (ТАСС). В крупнейшем промышленном городе Брно фашисты организовали 15 августа еврейские погромы. 16 августа германский полицей-президент города Брно Швабе издал приказ, согласно которому евреям запрещается вход в гостиницы и кофейни, посещение театров и кино, вход во все сады и парки города, пользование банями и купальнями.

В больницах, родильных домах и санаториях для евреев отводятся отдельные помещения.

Еврейские магазины, предприятия, кабинеты врачей и адвокатов должны иметь вывески, указывающие, что данные предприятия принадлежат евреям.

ФИНЛЯНДСКИЕ ЭКСКУРСАНТЫ О СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЙ ВЫСТАВКЕ

ХЕЛЬСИНКИ, 17 августа. (ТАСС). В Финляндию возвратились первые экскурсанты со Всесоюзной сельскохозяйственной выставки в Москве. С восхищением они рассказывают о виденном, отмечая выдающиеся достижения колхозного земледелия в Советском Союзе.

Руководитель одной из групп экскурсантов заявил:

«Нам казалось, что мы видели сказку из «Тысячи и одной ночи». Многочисленные павильоны показывают, какими огромными богатствами располагает советская страна».

Финляндская печать уделяет много внимания Всесоюзной сельскохозяйственной выставке. *Большую статью депутата сейма* Вальфрида Эскола опубликовала «Суомен сосиалидемократти». Делясь своими впечатлениями, Эскола называет выставку «гимном современного порядка» в СССР. Эскола пишет, что каждый павильон в отдельности является достопримечательностью. Павильон «Украина» ярко отображает успехи одного из самых плодороднейших уголков мира.

Эскола указывает, что сельскохозяйственное машиностроение и транспорт в Советском Союзе находятся на весьма высоком уровне.

ФИНАНСОВЫЕ ЗАТРУДНЕНИЯ НЬЮ-ЙОРКСКОЙ ВЫСТАВКИ

НЬЮ-ЙОРК, 17 августа. (ТАСС). Администрация Всемирной выставки в Нью-Йорке сообщает о создавшихся у нее тяжелых финансовых затруднениях. Эти затруднения вызваны перерасходом средств на строительство выставки, а также тем, что количество посетителей выставки значительно меньше, чем это предполагалось первоначально.

Администрация выставки пытается получить новый заем на сумму около 6 миллионов долларов для погашения текущих долгов.

ЗАБАСТОВКА ФЕРМЕРОВ В США

НЬЮ-ЙОРК, 17 августа. (ТАСС). В результате забастовки американских фермеров, требующих от молочных компаний повышения цены на молоко, доставка молока в Нью-Йорк резко сократилась. По сообщению печати, в городах Утика и Бингхэмптон бастующие фермеры уничтожили молоко, которое пытались доставить фермеры-штрейкбрехеры.

МАНЕВРЫ АМЕРИКАНСКОЙ АРМИИ

НЬЮ-ЙОРК, 17 августа. (ТАСС). Вблизи города Платтсбурга (штат Нью-Йорк) на*чались маневры американской армии*, в которых участвует 52 тысячи человек. Маневры проводятся на площади в 460 квадратных миль (одна миля — 1,6 километра). Участвующая в маневрах седьмая механизированная кавалерийская бригада пришла в Платтсбург походным маршем из Форт Нокса (штат Кентукки), покрыв расстояние в 1.600 километров за 50 ходовых часов. Одна из механизированных частей, выступающих на маневрах, имеет 600 автомашин, включая танки, оборудованные 250-сильными моторами воздушного охлаждения, броневики, вооруженные пулеметами, и мотоциклы.

С приветственной речью перед офицерским составом в присутствии иностранных военных атташе и корреспондентов газет выступил командующий маневрами генерал Драм. Он выразил надежду, что нынешние маневры будут способствовать улучшению вооружения армии и подготовки личного состава.

МАНЕВРЫ ФРАНЦУЗСКИХ САМОЛЕТОВ НАД АНГЛИЕЙ

ПАРИЖ, 17 августа. (ТАСС). Агентство Гавас передает коммюнике французского министерства авиации, в котором говорится, что несколько французских авиационных соединений сегодня утром совершили маневры над английской территорией. Французские бомбардировщики пролетали над главными городами Южной и Центральной Англии—Ливерпулем, Бристолем, Бирмингамом и Манчестером.

Всего в маневрах приняло участие около 200 тяжелых и легких бомбардировщиков и истребителей.

ПОЕЗДКА ЧИАНО В АЛБАНИЮ

ПАРИЖ, 17 августа. (ТАСС). Римский корреспондент агентства Гавас сообщает, что итальянский министр иностранных дел Чиано намерен отправиться в ближайшие дни в Албанию.

Военные действия в Китае

По сообщениям ТАСС

В ЦЕНТРАЛЬНОМ КИТАЕ

В районе Наньчана китайские войска проводят успешные операции. 13 августа китайские части подошли к окраинам пункта Шанмичжэнь, находящегося в 20 километрах юго-западнее Наньчана. Одновременно другая колонна китайских войск в районе Гаоаня заняла ряд важных пунктов.

Юго-западнее Нанкина, в районе города Уху, береговая артиллерия китайских партизан 10 августа обстреляла на реке Янцзы два японских транспорта с военным снаряжением. На одном транспорте вспыхнул пожар.

В районе севернее озера Тайху китайские войска очистили от японцев город Уси и два других пункта.

В ЮЖНОМ КИТАЕ

Японское командование перебрасывает крупные подкрепления и боеприпасы из Кантона в район Шилуна (восточнее Кантона). Ожидают, что японцы из этого пункта начнут наступление в южном направлении.

13 августа 4 японских военных корабля под прикрытием артиллерийского огня высадили десант моряков в заливе Биас. Китайские части вступили в бой с японцами. Японцы, потеряв убитыми свыше ста моряков, отступили на свои суда.

В СЕВЕРНОМ КИТАЕ

В южной части провинции Шаньси, в районе Ичэна, японцы за последние дни потеряли в боях с китайцами 110 человек.

В юго-восточной части провинции Шаньси китайские части окружили японские гарнизоны в городах Тунью и Чжанцзи. В связи с этим японское командование послало подкрепление из Ханьданя (юго-западная часть провинции Хэбэй) на выручку осажденным. По дороге, в горном проходе на границе провинции Шаньси, японские подкрепления подверглись нападению китайских войск. Идут бои. Японцы несут большие потери.

В западной части провинции Шаньси японский отряд численностью в 1.500 человек, заняв пункт Бонаньчень, продвигается к реке Хуанхэ.

12 августа японский отряд численностью в 500 человек с 10 орудиями, 30 танками, 8 самолетами атаковал китайские позиции в районе Баотоу (провинция Суйюань). После 12-часового боя японцы под напором китайских войск отступили.

Гонконг под угрозой блокады

ЛОНДОН, 17 августа. (ТАСС). Положение *на границах английской колонии* Гонконга остается попрежнему весьма напряженным. По сообщению корреспондента газеты «Дейли геральд», японское командование перебрасывает в район Наньтоу (на границе с Гонконгом) еще пять тысяч солдат. Высадка этого десанта в Наньтоу рассматривается в Гонконге как прелюдия к настоящей блокаде японцами английской колонии. Особенно опасаются, что японцы прекратят подвоз из окрестных деревень в Гонконг продовольствия.

16 августа японцы вели военные операции близ границ Гонконга. Они обстреляли ряд пограничных деревень. Китайские отряды самообороны оказывают японцам упорное сопротивление.

ТОКИО, 17 августа. (ТАСС). Японское агентство Домей Цусин передает по радио сообщение газеты «Асахи», в котором под*черкивается связь между перерывом* англо-японских переговоров в Токио и развертыванием японцами военных операций на границе Гонконга.

Агентство Домей Цусин указывает далее, что англичане опасаются блокады японцами Гонконга и даже шанхайского сеттльмента и поэтому заготовляют запасы продовольствия.

ШАНХАЙ, 17 августа. (ТАСС). По сообщению газеты «Даваньбао», после оккупации Наньтоу и Шэньчуня (севернее Гонконга) японцы запретили китайцам ввозить продукты в английскую колонию Гонконг. В связи с непосредственной угрозой английским интересам в Гонконге английские военные власти послали из Сингапура в Гонконг войска в количестве 3 тыс. человек.

АМЕРИКАНСКИЕ ПРОТЕСТЫ В ТЯНЬЦЗИНЕ

НЬЮ-ЙОРК, 16 августа. (ТАСС). По сообщению тяньцзиньского корреспондента агентства Ассошиэйтед Пресс, американская торговая палата в Тяньцзине решила потребовать от японских властей заверений, что японцы прекратят действия, направленные против американцев.

Представители США в Тяньцзине заявили японским властям протест против задержания и избиения пожилой американки, которая пыталась пройти на английскую концессию.

ЗАЯВЛЕНИЕ УЭЛЛЕСА

ВАШИНГТОН, 17 августа. (ТАСС). Исполняющий обязанности государственного *секретаря США (министра иностранных* дел) Уэллес в беседе с представителями печати заявил, что государственный департамент не изменил своей политики и продолжает относиться неодобрительно к продаже военных самолетов тем странам, авиация которых бомбардирует мирное население.

Касаясь продажи Японии большого американского пассажирского самолета «Дуглас», Уэллес заявил, что договор о продаже этого самолета был заключен еще до того, как государственный секретарь Хэлл обратился к американским авиационным компаниям с письмом, в котором рекомендовал воздержаться от продажи военных самолетов тем странам, авиация которых бомбардирует мирное население.

НОВЫЙ АНГЛИЙСКИЙ АВИАНОСЕЦ

ЛОНДОН, 17 августа. (ТАСС). Сегодня в Бельфасте спущен на воду новый английский авианосец «Формидэбл» водоизмещением в 23.000 тонн.

ГИБЕЛЬ АНГЛИЙСКОГО ПАССАЖИРСКОГО САМОЛЕТА

СТОКГОЛЬМ, 17 августа. (ТАСС). Позавчера между островами Фальстер и Зеландия (Дания) упал в море английский пассажирский самолет, курсирующий между Лондоном и Стокгольмом. Погибли механик и 4 пассажира. Удалось спастись только одному пилоту. Первые расследования установили, что самолет погиб в результате диверсии. Продолжается тщательное расследование.

ПОСЛАНИЕ НАСЕЛЕНИЯ ШАНХАЯ ЧАН КАЙ-ШИ

ШАНХАЙ, 17 августа. (ТАСС). Ряд китайских газет сообщает сегодня, что население Шанхая послало Чан Кай-ши специальное послание в ответ на его обращение по случаю второй годовщины военных действий в районе Шанхая. Население Шанхая обещает Чан Кай-ши всемерную поддержку в деле доведения освободительной войны до победного конца.

ПРОЦЕСС ГЕРМАНСКОГО ШПИОНА В ДАНИИ

СТОКГОЛЬМ, 16 августа. (ТАСС). В Дании состоялся процесс германского шпиона Феликса Пепш, который приговорен к тюремному заключению с последующей высылкой из Дании. Пепш жил в Дании по фальшивому паспорту.

Иностранная хроника

❄ В Мемельский порт прибыли 7 германских подводных лодок в сопровожде*нии пловучей базы подводных лодок* «Донау».

❄ В Голливуде начались с'емки картины по сценарию Чарли Чаплина «Диктатор». Ставит картину сам Чарли Чаплин, он же играет главную роль. В женской роли занята артистка Полетта Годдард.

❄ Американское общество Красного креста *в Шанхае послало телеграмму в США*, в которой просит немедленно прислать продовольствие для помощи беженцам, находящимся в Шанхае. В телеграмме указывается, что в Шанхае ощущается острый недостаток риса.

❄ Специальная комиссия конгресса (парламента) США отправляется в ближайшие дни на Аляску для расследования деятельности японских «рыбаков» у ее побережья.

❄ У селения Фраубрюннен, к северу от Берна (Швейцария), опустился германский военный самолет. Летчик заявил, что он заблудился и ему пришлось приземлиться из-за отсутствия горючего.

❄ В Александрии (Египет) и на всей египетской части побережья Средиземного моря в ночь на 17 августа проводились маневры с участием сухопутных, морских и воздушных сил.

❄ В Зальцбург прибыли германский министр внутренних дел Фрик и венгерский министр иностранных дел Чаки.

❄ По решению китайского правительства 27 августа — день рождения китайского философа Конфуция — об'явлен всекитайским днем учителя.

ПОДАРОК ПАТРИОТОВ

Врач-пенсионер Федор Разумникович Левашов и его жена Анастасия Николаевна из г. Галича, Ярославской области, прислали на имя Героя Советского Союза тов. М. М. Громова ценную посылку с просьбой передать ее содержимое на укрепление авиации.

В посылке — массивная золотая цепь длиной в 192 сантиметра, несколько золотых монет старинной чеканки, различные золотые вещи.

Герои Советского Союза тт. Громов, Коккинаки и Байдуков отправили патриотам Левашовым телеграмму такого содержания:

«Посылку вашу получили. Восхищены вашим поступком. Поздравляем со Всенародным праздником авиации. Благодарим. С особенным удовольствием выполним вашу просьбу».

ПОЧТОВЫЕ МАРКИ КО ДНЮ АВИАЦИИ

Народный комиссариат связи СССР выпустил ко Дню авиации специальную серию почтовых марок. Она состоит из пяти марок разных достоинств и расцветок. На 10-копеечной марке изображен планер в полете, на 30-копеечной — парашютный десант, на 40-копеечной — гидросамолет, на 50-копеечной — полет субстратостата и на марке в 1 рубль — большой самолет. Все марки снабжены особой надпечаткой: «18 августа День авиации СССР».

Сегодня новые почтовые марки поступят в продажу.

12-Й ТИРАЖ ЗАЙМА ВТОРОЙ ПЯТИЛЕТКИ

КРАСНОДАР, 17 августа. (Корр. «Правды»). Сегодня в Летнем театре им. Максима Горького открылся 12-й тираж займа Второй Пятилетки (выпуск четвертого года).

УСПЕХ ДОНБАССКИХ ФУТБОЛИСТОВ

После перерыва в Москве вчера возобновились встречи футбольных команд, участвующих в розыгрыше первенства страны. На стадионе «Динамо» хозяева поля принимали команду «Стахановец».

Молодая донбасская команда показала себя с лучшей стороны. В ее составе энергичные, быстрые игроки, обладающие огромной волей к победе и выдержкой. Игру с таким опытным противником, как московское «Динамо», донбассцы провели агрессивно и смело. Они очень часто атаковали ворота москвичей.

Первая половина матча закончилась с ничейным результатом — 1 : 1.

Во втором тайме донбассцы, игравшие вдесятером против одиннадцати динамовцев, не упускали инициативы, и в один из моментов нападающий «Стахановца» Балаба красиво обыграл динамовскую защиту, забив второй, решающий мяч. Зрите*ли горячо аплодировали успеху* «Стахановца». Со счетом 2 : 1 закончился этот интересный матч.

ПРОИСШЕСТВИЯ

❄ **Трамвайная катастрофа.** 17 августа в Киеве произошла тяжелая трамвайная катастрофа. Курсирующий по линии № 18 вагон № 804, управляемый вагоновожатым С. П. Руденко, проходя по Кругло-Университетской улице, развил большую скорость. На крутом спуске вагоновожатый не смог затормозить, и вагон, на повороте к Бессарабскому базару, опрокинулся. В результате катастрофы один человек убит, 7 тяжело ранены, 30 человек получили легкие ранения и были отправлены в больницы.

Вагоновожатый Руденко взят под стражу. Ведется следствие.

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ.

В оккупированной Австрии

Французская правая газета «Ордр» публикует четыре очерка своего корреспондента Жоржа Удара, совершившего поездку по оккупированной Австрии. Жорж Удар отмечает недовольство фашистским режимом, пробивающееся наружу, несмотря на жестокий террор германских оккупантов. Мы приводим выдержки из статей буржуазного журналиста.

* * *

Я совершаю поездку по Австрии и наблюдаю людей и вещи, как они есть. В Вене среди прохожих рядом с знакомыми фигурами венцев я вижу новых людей. Это — немцы и хорошо одетые жены германских офицеров и чиновников. Австрийцы как-то не смешиваются с немцами, приехавшими из Германии. О немцах всегда говорят — «они». Слово «мы» относится только к австрийцам. Кондуктор спального вагона, лавочник, продавец в *киоске, шофер такси—все говорят про себя*: «Мы — австрийцы». «Может быть — бывшие австрийцы?» — как-то раз заметил я. И получил в ответ: «Нет, сударь. Мы всегда будем австрийцами».

Проходя мимо магазинов, витрины которых попрежнему нарядны, с первого взгляда кажется, что ничего не изменилось. Но когда входишь внутрь, иллюзия быстро исчезает. Все эти пышные витрины являются чистейшей рекламой, как ассортименты пирожных в кондитерской, как сливки в кафе, как карточка блюд в богатых ресторанах. В этих карточках числится до 20 блюд, но три четверти из них существуют лишь в воображении. Попробуйте заказать их! Метр д'отель «отсоветует» вам брать первое блюдо, он признает, что второе значится в карточке по ошибке, и будет уверять уже отчаявшегося получить что-либо клиента, что вот только-что была с'едена последняя порция третьего блюда... А ведь *отеля, рестораны, кафе, кондитерские* находятся на особом положении. На них не распространяется большинство ограничений, которым подвергается население...

Семья получает не больше 35 граммов масла на человека в неделю. О бутербродах здесь говорят: «Немножко масла на хлебе и немножко хлеба под маслом». Причем эту роскошь можно достать только по карточкам. Это не значит, однако, что другие продукты можно получать в изобилии и без карточки.

Скот, свиньи, птица находятся на строгом учете. Чтобы зарезать курицу, хозяин ее должен получить специальное разрешение.

* * *

— Вы знаете нашу Вену? — спрашивала меня одна женщина.— Бывали здесь раньше? Какой она должна вам казаться сейчас безобразной со всеми этими отвратительными флагами и фашистскими значками.

Она смотрит на фашистские флаги, вывешенные по случаю визита какого-то итальянского министра.

На Гумпердорферштрассе и на Виднер-Хауптштрассе я видел на стенах домов знаки фашистской свастики, перечеркнутые мелом или углем...

Я проходил по длинным улицам, пустым и безлюдным. Торгует едва одна лавка из 30. Все магазины, принадлежащие неарийцам, закрыты. В тишине огромного квартала, обветшалого и мертвого, раздавался лишь по временам глухой шум падающих камней: это разваливались понемногу зияющие руины разгромленной синагоги.

* * *

Никто не может отрицать, что недовольство в Австрии приняло всеобщий характер. Чем недовольны люди? Всем. Каждый жалуется по-своему, но в конце концов все повторяют одно и то же: «Долго так продолжаться не может».

Газетам никто не верит. Все стараются как-нибудь, где-нибудь «узнать правду». Один австриец записался в члены клуба, где играют в бридж. Я знал, что он никогда не играет в карты. Я спросил его, в чем дело. Он об'яснил мне шопотом:

— Там можно кое-что узнать.

Рабочие недовольны, так как их рабочий день удлинен. Один рабочий, с которым я беседовал, жаловался на бесправие, на то, что австрийские власти постоянно заставляют принимать участие в разных парадах.

— Ходим, — заявил он мне, — только потому, что заставляют.

Особенно возмущено население женскими лагерями трудовой повинности.

Рабочие выражают свой протест тем, что замедляют темпы работы. Фашистские газеты открыли кампанию «против ленивых рабочих». Число такого рода «саботажников» среди рабочих, видимо, очень велико. В газетах даже было опубликовано сообщение о том, что представитель гестапо собрал рабочих одного завода и пригрозил всех уволить, если они не выдадут организаторов «саботажа».

* * *

— Мне говорили, — заключает последний очерк Жорж Удар, — что если бы в Австрии было организовано тайное всенародное голосование, то 98,5 процента населения голосовало бы против Германии.

(Соб. инф. «Правды»).

МЕТАЛЛ ЗА 16 АВГУСТА

(в тыс. тонн)

	План	Выпуск	% плана
ЧУГУН	45,0	39,9	88,6
СТАЛЬ	55,8	45,9	82,3
ПРОКАТ	40,3	32,1	79,7

УГОЛЬ ЗА 16 АВГУСТА

(в тыс. тонн)

	План	Добыто	% плана
ПО СОЮЗУ	390,8	358,0	91,6
А. КОМБИНАТЫ ДОНБАССА:			
Сталинуголь	122,6	113,2	92,3
Ворошиловградуголь	86,1	75,6	87,9
Ростовуголь	26,0	24,2	93,0
Б. КУЗБАССУГОЛЬ	53,0	51,0	96,2
В. МОСКВОУГОЛЬ	25,8	22,0	85,4

ВЫПУСК АВТОМАШИН ЗА 16 АВГУСТА

	План в штуках	Выпущено	% плана
Автомашин грузовых «ЗИС»	235	200	85,1
Автомашин легковых «ЗИС»	13	13	100,0
Автомашин грузовых «ГАЗ»	407	407	100,0
Автомашин легковых «М-1»	71	72	101,4

РАБОТА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

16 августа на железных дорогах Союза погружено 100.929 вагонов — 98,5 проц. плана, выгружено 98.497 вагонов — 95,6 проц. плана.

СЕГОДНЯ В ТЕАТРАХ, ПАРКАХ и САДАХ

ГОС. ОРДЕНА ЛЕНИНА АКАДЕМИЧЕСКИЙ МАЛЫЙ ТЕАТР — 22 августа — ВОЛК. Открыта предварительная продажа билетов.

САД и ТЕАТРЫ «ЭРМИТАЖ»—ЛЕНИНГРАДСКИЙ ГОС. Т-Р КОМЕДИИ (в помещ. Зимнего театра) — Опасный поворот. Нач. в 8.30 веч. ◇ МОСК. Т-Р ОПЕРЕТТЫ (в помещ. Зеркального т-ра) — Утро по уменьшен. ценам—Золотая долина; веч. — Голубые скалы. ◇ СИМФОНИЧЕСКАЯ ЭСТРАДА — Ансамбль песни и пляски Татарской АССР и Карельской АССР. Начало в 9 час. вечера. ◇ ЭСТРАДНЫЙ ТЕАТР—Вечер старинного цыганского романса—КЕТО ДЖАПАРИДЗЕ. Нач. в 9 ч. веч.

САД и ТЕАТРЫ «АКВАРИУМ» (телефон Д 1-27-66) — МОСКОВСКИЙ ДРАМАТИЧЕСКИЙ ТЕАТР им. Н. БАУМАНА — Павел Греков (в помещ. Летнего закрытого т-ра). Нач. в 8 ч. в.

ГОС. Т-Р им. ЕВГ. ВАХТАНГОВА Открыта предварительная продажа билетов. 22 августа — МНОГО ШУМА ИЗ НИЧЕГО.

ПАРК ЦДКА (площ. Коммуны, 2, телефон И 1-41-91) — ДРАМАТИЧЕСКИЙ Т-Р — Билеты на постоянные места действительны на спект. КИН в Массовый т-р парка ЦДКА ◇ ЭСТРАДНЫЙ ТЕАТР — Новая программа—муз. комедия в 1 д.—«Жозефина де-Марден»; вокальный джаз-квартет; В. А. Обухова; А. Селлярова и А. Смолко, Рапитто и др. Нач. в 9 ч. веч. Касса с 4 до 10 ч. веч. ◇ СТАДИОН — МАССОВЫЙ ТЕАТР—С участ. заслуж. арт. Респ. В. А. Блюменталь-Тамарина — КИН (Гений и беспутство). Нач. в 8.30 веч. Билеты продаются в кассе ЦДКА от 4 до 10 ч. веч.

ЦПКиО им. ГОРЬКОГО—ДРАМТЕАТР — Ромео и Джульетта (спект. Ярославского театра им. Волкова). Нач. в 8 ч. веч.

ЦПКиО им. ГОРЬКОГО — ЗЕЛЕНЫЙ ТЕАТР — Новая постановка (специально для Зеленого т-ра) оперетты НА БЕРЕГУ АМУРА. Постановка заслуж. арт. Респ. Г. М. Ярона. Нач. в 8.30 веч. Билеты продаются. 20/VIII—Показ ансамблей песни, музыки и танца РСФСР. Начало в 8 час. веч. Билеты продаются.

ПЛАНЕТАРИЙ — с 9.30 утра до 6.30 веч.—сеансы-лекции, в 9 час. веч.—Джордано Бруно.

АДРЕС РЕДАКЦИИ и ИЗДАТЕЛЬСТВА: Москва, 40, Ленинградское шоссе, улица «Правды», д. 24. ТЕЛЕФОНЫ ОТДЕЛОВ РЕДАКЦИИ: Справочного бюро — Д 3-15-68; Партийной жизни — Д 3-10-86; Пропаганды — Д 3-37-70; Сельскохозяйственного — Д 3-10-85; Экономического — Д 3-11-04; Иностранного — Д 3-11-09; Информации — Д 3-15-80; Писем — Д 3-15-69 и Д 3-32-71; Обзоров печати — Д 3-30-72; Школы, науки и быта — Д 3-11-13; Местной сети — Д 3-15-47; Литературы и искусства — Д 3-11-07; Критики и библиографии — Д 3-10-82; Военного — Д 3-10-81; Иллюстрационного — Д 3-33-85; Секретариата редакции — Д 3-15-64. Отдел об'явлений — Д 3-30-12. О недоставке газеты в срок сообщать по телефонам: Д 3-30-61 или Д 3-32-44.

Уполномоченный Главлита № Б—4947. Типография газеты «Правда» имени Сталина. Изд. № 751.